Cena egzempl. 50 groszy

CZASOPISMO

DWUTYGODNIK ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

ROK VI | Lwów, 1 września 1930 | ZESZYT 16 (72

PSYCHOTECHNIKA

Cel i adania psychotechniki — La oratorjum psychote hniczne Kolei Polskich na Wystawie Komunikacji w Poznaniu — Opis waż iejszych prób — Rezultaty.

Okres, który przeżywamy, dosadnie dowiódł, że wszelki dylentantyzm zawodowy pociąga za sobą wielce niepożądane skutki, w pewnych zaś warunkach może wywołać stopniowy zanik, a wreszcie zupełne zniszczenie przedsiębiorstwa, czy też instytucji, obsługiwanych przez nieodpowiednich ludzi.

W obecnej dobie ekonomicznej konkurencji, a nawet zaciętej walki, staczanej przez narody w obronie swego prawa egzystencji, tylko wielka wydajność pracy może służyć za atut w zapasach z przeciwnikiem.

Wiadomo powszechnie, że praca fabryk i instytucji użyteczności publicznej, takich jak np. koleje, tramwaje i t. p. — odbywa się na całym świecie pod znakiem racjonalizacji pracy, czyli t. zw, tayloryzacji. Metody jej zmierzają właśnie do wyeliminowania wszelkich okoliczności, ruchów i procesów zbędnych, a więc szkodliwych dla wydajności pracy, a rozwiązania zagadnienia w sposób, prowadzący do najlepszych, najłatwiejszych i najtańszych rezultatów.

Metody te przekroczyły już dawno okres prób i dociekań teoretycznych, stając się wytycznemi dla pracy fabryk i kolei, a rezultaty prac, wykonanych w tych nowych warunkach, wymownie ujęte w wykresy graficzne i statystyczne, które można oglądać np. na wystawach o charakterze przemysłowym, obalają wszystkie sceptyczne refleksje co do skuteczności racjonalizacji pracy, zrozumianej oczywiście w Rządzie i odpowiednio stosowanej.

Tyle o metodach.

Ale pozostaje wszak personel? Najlepsze metody doprowadzą do słabych rezultatów, skoro pracę będą wykonywać ludzie nieodpowiedni.

I tutaj z wybitną pomocą przychodzi psychotechnika — nietyle nowa, ile niedawno wprowadzona na należne jej miejsce w życiu naszem gałąź psychologji stosowanej.

Całe życie nasze składa się z wrażeń, otrzymywanych od zewnątrz drogą podrażnienia zmysłów. Podrażnienia te podlegają rejestracji i pomiarom zapomocą bardzo pomysłowych i precyzyjnych przyrządów psychotechnicznych, których budowa rozwinęła się dopiero w czasach ostatnich.

Skoro zatem mowa jest o możności pomiarów wrażeń, wynika stąd, że nie każdy osobnik jednakowo reaguje, albo też nie w tym samym stopniu na bodźce zewnętrzne.

Z drugiej znów strony cały szereg zawodów wymaga imperatywnie wyraźnie zaznaczonych uzdolnień wrodzonych w tym lub innym kierunku.

Zrozumiałem jest np., że zdolność orjentacyjna, wraz z szybkością decyzji — szacowna dla każdego człowieka — nabiera specjalnego znaczenia dla maszynisty kolejowego, lub kierowcy samochodowego

Zdolność tę jednakże posiadają różni ludzie w różnym stopniu. A więc jeśli chodzi o zawód kierowcy autobusu publicznego, który bądź co bądź ma w swoich rękach życie kilkunastu, lub kilkudziesięciu

ludzi, to czyż nie logicznem wymagać od przyszłego kierowcy, aby należał właśnie do kategorji osób z wybitnie rozwiniętym darem orjentacji i szybkiej decyzji? Tacy ludzie nie są jakimiś unikatami. Znaleźć ich łatwo drogą badań psychotechnicznych, i badania te w interesie dobra publicznego i w imię wreszcie wydajności pracy powinny być przeprowadzone, choćby miały tymczasem wywoływać szemrania ludzi nierozsądnych, uważających je za środek, zmierzający do dyskwalifikacji najczęściej własnej. Jedną z dziedzin, w której psychotechnika rozwinęła się u nas, prześcigając cały szereg innych krajów — jest kolejnictwo.

Na odbywającej się obecnie w Poznaniu Wystawie Komunikacyjno-Turystycznej urządzono przy Pawilonie Ministerstwa Kolei laboratorjum psychotechniczne, zaopatrzone w szereg najbardziej współczesnych przyrządów, gdzie odbywają się stale pokazy wobec tłumnie odwiedzającej pawilon publiczności. Daje nam to możność zapoznania się z najbardziej charakterystycznemi badaniami służby kolejowej, które przeprowadza się obecnie systematycznie przez laboratorja warszawskie i poznańskie.

Laboratorjum warszawskie, istniejące od r. 1925., rozpoczęło prace od badania służby ruchu, gdyż jak wskazywały statystyki, największa ilość wypadków kolejowych powstawała właśnie z winy tej ostatniej. Inną ważną dziedziną kolejową jest służba trakcji, czyli maszyniści i ich pomocnicy.

Badając np. kandydata na przyszłego maszynistę, sprawdza się przedewszystkiem jego ostrość wzroku i zdolność odróżniania kolorów, do czego służą specjalne tablice. Następnie bada się jego zdolność patrzenia podczas bardzo krótkiego czasu zapomocą tachystoskopu. Przyrząd ten ukazuje na $^1/_4$ część sekundy pewne liczby i litery, z których kandydat powinien zauważyć możliwie dużą ilość.

Potem odbywa się badanie kandydata na zdolność oceny odległości i prędkości poruszającego się ciała zapomocą tachodometru, systemu inż. Wojciechowskiego i prof. Lahyfesta. Jest to długi stół (3—4 m.) z dwoma wózkami, które poruszają się w kierunkach przeciwnych.

Kandydat spojrzawszy na przyrząd, po chwili namysłu powinien oznaczyć ten punkt podziałki, umocowanej na stole, gdzie ma nastąpić spotkanie obu wózków. Pozatem przyszły maszynista dostaje do rąk dość skomplikowany mechanizm, przypominający rozrząd pary w maszynie, którego działanie musi wytłumaczyć, oznaczając jednocześnie części żywotne przyrządu. Czas, użyty na to ćwiczenie, decyduje o rezultacie.

Następuje badanie z d o l n o ś c i s ł u c h o w e j zapomocą dzwonków, pochowanych w pudełkach, rozstawionych w różnych miejscach laboratorjum. Kandydat powinien określić miejsce pochodzenia dźwięku.

Jedną z najtrudniejszych prób stanowi p r ó b a n a p o d z i e l n o ś ć u w a g i. Osobę badaną lokuje się w budce maszynisty, gdzie z lewej strony są urządzone trzy dźwignie, imitujące najważniejsze organy parowozu, to przepustnicę (do wpuszczania pary), nawrotnice (zmiana kierunku) i hamulce. Kandydat patrzy przez okienko budki na ekran kinematograficzny, na obwodzie którego umieszczono szereg lampek kolorowych. Na ekranie przesuwa się film, absorbujący uwagę, o treści ciekawej, lecz nic nie mającej wspólnego z kolejnictwem. Jednocześnie, automatycznie zapalają się w określonym porządku pewne lampki, jak również rozlegają się sygnały dzwonkowe. Kandydat na każdy sygnał musi reagować, pociągając za odpowiedni drążek lub drążki, stosownie do otrzymanych instrukcyj.

Rezultat jego czynności automatycznie zarejestrowuje się na taśmie papierowej, z której łatwo go odcyfrować.

Dla przyszłych maszynistów i ich pomocników istnieje jeszcze t. zw. „p r ó b a g ł ó w n a“, która polega na tem, że kandydata umieszcza się na prawdziwej lokomotywie (bez pary), poczem przed oczyma jego przesuwają film kinematograficzny, na którym są zdjęte różne momenty, mogące spowodować wypadek, jak np. wóz, przejeżdżający przez linję kolejową, człowiek na torze i t. p. Badany kandydat powinien reagować w tych momentach tak, jakby prowadził prawdziwy pociąg Manipulacje jego są znów zarejestrowane automatycznie na taśmie

Przyszli z a w i a d o w c y s t a c j i i u r z ę d n i c y r u c h u, podlegają znów innym badaniom, gdzie g ł ó w n y n a c i s k k ł a d z i e s i ę n a o g ó l n ą i n t e l i g e n c j ę.

Muszą oni mianowicie wykazać się p a m i ę c i ą l i c z b i s ł ó w, w y k o n a ć p e w n e ć w i c z e n i a p i s e m n e i t. p. Z prób czysto fachowych, charakterystyczną dla nich jest p r ó b a s o r t o w a n i a w a g o n ó w na stacji. Odbywa się to zapomocą modelu stacji, zaopatrzonej w szereg linji i zwrotnic. Kandydat powinien przeprowadzić 6 danych wagoników w określone miejsce, w najprostszy sposób.

Inna znów próba polega na c h w y t a n i u k r ą ż k ó w n u m e r o w a n y c h, w y r z u c a n y c h p r z e z a u t o m a t y c z n y a p a r a t c o 4 s e k u n d y. Kandydat powinien umieścić krążek w odpowiedniej przegrudce w przeciągu 4 sekund, by zdążyć i podjąć następny krążek.

Ta ostatnia próba posiada znaczenie dla p r z y s z ł y c h k a s j e r ó w k o l e j o w y c h.

Wreszcie przyszły personel służby drogowej podlega próbom, ściśle związanym z zawodem. Próby te polegają np. n a u k ł a d a n i u d e s e c z e k p r o s t o k ą t n y c h w p u d e ł k u t a k, a b y z a j m o w a ł y m o ż l i w i e m a ł ą o b j ę t o ś ć; na układaniu sześcianu z 28 części w pewien specjalny sposób i t. d.

Jak wielkie znaczenie posiadają podobne próby psychotechniczne dla bezpieczeństwa ruchu na kolejach — o tem chyba nikt nie wątpi.

Pozatem psychotechnika, wyświadcza przysługę samym osobom badanym, gdyż odkrywając ich uzdolnienia w danym kierunku, stara się zorjentować odpowiednio ich kroki w życiu, czyniąc im w ten sposób samą pracę łatwiejszą i przyjemniejszą.

Późniejsze obserwacje nad personelem już pracującym zgadzają się w 80 proc. wypadków z orzeczeniem o tych osobach, wydanem przez psychotechnikę

Doceniając słusznie jej wysoką wartość w sprawach selekcji personelu, Zarząd Polskich Kolei Państwowych postanowił rozszerzyć zakres badań psychotechnicznych. W tym celu urządzono specjalny wagon psychotechniczny, dzięki czemu personel kolejowy może być badany na miejscu swej pracy.

W ten sposób do 1 lipca r. b. zbadano 1394 osób, z których największą część stanowi służba ruchu i mechanizmu.

Kierownikiem laboratorjum psychotechnicznego w Warszawie jest inż. J. Wojciechowski, którego pracy i wielkiemu zamiłowaniu do przedmiotu polska psychotechnika ogólna zawdzięcza wiele a kolejowa w szczególności.

* * *

UWAGA: Wśród wielu „odkryć" psychotechnicznych, także Zarząd P. K. P. poddaje masowo kolejarstwo takim badaniom, o czem może nasi koledzy niew iedzą. Dlatego przedrukowaliśmy rzecz na czele numeru.

PRIMA CARITAS AB EGO

Już nieraz mieliśmy sposobność zauważyć w „Czasopiśmie", że w Ministerstwie Komunikacji postępuje się najczęściej w myśl bardzo wygodnej zasady „prima caritas ab ego". Na uzasadnienie tego twierdzenia możnaby przytoczyć sporo momentów, ograniczymy się jednak do wskazania na parę jaskrawych przykładów w tym kierunku, a w szczególności:

Dziennikiem M. K. Nr. 2. z r. 1925 przyznano pracownikom kolejowym ze średniem wykształceniem zaledwie 1|5 część wyższych stanowisk, pozostawiając 4|5 dla pracowników ze studjami akademickiemi. W powyższej materji pisaliśmy niejednokrotnie, lecz zdaje się nie będzie za dużo jeszcze rzecz omówić.

Wymieniony podział nie znajduje z punktu widzenia słuszności sprawy dostatecznego uzasadnienia. Dlaczego rzucono nam zaledwie 1|5, zagarnięto zaś dla siebie 4|5 ?? Przecież stosunek wyższych stanowisk, któreby wymagały obsady pracownikami z akademickiem wykształceniem, do reszty wyższych stanowisk na P. K. P., nie jest stosunkiem 1|5 do 4|5., ale przedstawia się w każdym razie znacznie korzystniej dla pracowników z ukończonemi studjami średniemi. Chyba, że stworzy się sztuczną i absolutnie niczem nie popartą zasadę, iż do piastowania wyższego stanowiska najodpowiedniejszym okazuje się przedewszystkiem pracownik ze studjami uniwersyteckiemi, choćby ostatni nie dorósł do zadania ani fachową znajomością rzeczy, ani konieczną rutyną i doświadczeniem.

Tego rodzaju ujmowanie zagadnienia byłoby jednak absurdem, niedopuszczalnym ze względu na dobro i interes służby, a ponadto pozostawałoby w sprzeczności z motywami natury ekonomicznej, według których powinno się ludzi o wyższych kwalifikacjach naukowych używać na właściwych posterunkach t j. takich, które umożliwiałyby Zarządowi kolei wykorzystanie wyższych studjów pracowników, za co płaci się wszakże dotyczącym większe pobory służbowe.

A tymczasem w polskiem kolejnictwie, jakkolwiek tyle się krzyczy o konieczności oszczędzania, nie wszędzie stosuje się zasady oszczędnościowe, a osobliwie w polityce personalnej. Tutaj patrzy się też nierzadko przez palce na wszelakie hasła na temat racjonalizacji pracy i t. d., gdy chodzi o pracowników z uniwersyteckiem wykształceniem. Tu główną wytyczną postępowania jest — jak już wspomniano — zasada „prima caritas ab ego", i ta przyćmiewa zresztą inne względy i okoliczności. Bo referentami i aprobantami rozporządzeń personalnych w Min. Kom. są pracownicy ze studjami akademickiemi, i oni to robią, co i jak chcą, starając się zawsze sklecić do pewnej sytuacji stosowną motywację, chociażby najbardziej naciągniętą.

Wobec piszącego te słowa przechwalał się np. jeden z referentów z M. K., prawnik, że potrafi przez odpowiednią interpretację przepisów odebrać pracownikom kolejowym dane prerogatywy. Był to wcale młody człowiek, nie bez dużych ambicyj, cieszący się podobno niemałem wzięciem u przełożonych. Gdy mówił o owej możliwości zaszkodzenia ogółowi kolejarzy, oczy doprawdy świeciły mu się uczuciem zadowolenia i pychy i na myśl o tym smacznym kąsku lekko przełykał ślinkę.

Otóż trudno zaprzeczyć fakt, iż na P. K. P. forytuje się w niebywały sposób pracowników ze studjami akademickiemi, nawet wbrew zasadom słuszności i ekonomji gospodarczej przedsiębiorstwa, a częstokroć z pominięciem dobra i interesu służby.

Ze względów zwyczajnej kurtuazji i przyzwoitości pragniemy narazie wstrzymać się od ujawniania szeregu zbyt licznych i wielce wymownych przykładów z codziennego życia służbowego na poparcie naszych twierdzeń i to idąc od szczytów na P. K. P. w dół, lecz chcemy tylko ustalić, że tak jest istotnie, iż tam, gdzie występuje pracownik kolejowy ze studjami uniwersyteckiemi, wszystko inne idzie bezapelacyjnie w kąt.

A z dziwnem zaiste uprzedzeniem i niechęcią miarodajne czynniki z Min. Kom. odnoszą się do pracowników ze średniem wykształceniem. Widocznie dlatego, że ci ostatni zanadto cicho siedzą, iż zamiast w myśl dość trywialnego przysłowia „kawa na ławę" obnażyć gruntownie tylekrotnie nienaturalny i niesprawiedliwy stan rzeczy, beszkutecznie od lat żebrzą o lada drobnostkę, jaka się im słusznie należy.

Wróćmy jeszcze do owej 1|5 wzgl. 4|5 wyższych stanowisk. Na 4|5 stanowisk idą w dużej mierze prawnicy kolejowi. Otóż należy podnieść wybitnie dobry apetyt panów prawników na te posady, choć znowu stosunek ilościowy prawników do pracowników z maturą nie jest stosunkiem $^1/_5$ do $^4/_5$, ale przedstawia się chyba odwrotnie. Wynika zatem i stąd, że z wyższych stanowisk wypada dla nas daleko większa część aniżeli 1|5, łaskawie rzucony nam ochłap.

A teraz z kolei przychodzi zaakcentować dalszy moment sprawy.

Z pewnością nie trudno byłoby udowodnić, iż panowie prawnicy, obejmujący t. zw. wyższe stanowiska, nie posiadają w znacznym procencie koniecznego do tego przygotowania fachowego. W czułej ambicji i przekonaniu każdy dotyczący uważa, że ukończone studjum prawa starczy za wszystko, a im który z pp. prawników młodszy wiekiem i latami służby, tem bardziej wygórowane żywi pretensje, gdyż najwidoczniej jest to chorobliwy objaw ducha czasu. Wielu z tych pyszałków nie znalazło się dotąd w możliwości poznania alfabetu kolejowego, niejeden ruszał parę lat piórkiem przy jednem biurku, drugi przy innem i już kandydują na kierowników działu, niecierpliwią się, jakby przedsiębiorstwo P. K. P. było domeną do robienia karjery dla wszelakiego rodzaju ambicjomanów, nawet dla przybyszów z innych gałęzi administracji państwowej, jak np. z policji i t. p. Szczególnie byli funkcjonarjusze policyjni dezerterują masowo do P. K. P., rozumie się z rozmaitych powodów i rosną tu w awansie jak na drożdżach. A długoletni kolejarze, wytrawni urzędnicy, muszą patrzeć z rozgoryczeniem, jak w ich oczach panoszą się ci nowicjusze kolejarscy, kolejarze zaledwie z imienia, którzy z kolejnictwem mieli dotychczas np. tyle wspólnego, że krewny jednego czy drugiego był wyższym urzędnikiem kolejowym.

To są istotnie nienormalne stosunki, nielada praktyki krzywdzące ogół starych i zasłużonych pracowników wzgl urzędników na P. K. P., nawet prawników.

Jeśli ciągle mowa o wyższych stanowiskach wzgl. o ich obsadzie, to słusznem jest żądanie Zjazdu Delegatów Z. U. P. w Gdyni z 19—21 czerwca b. r., aby ostatecznie ustalono, na jakie wyższe stanowiska mogą podawać się maturzyści, by nie byli dezawuonami przez pracowników ze studjami uniwersyteckiemi. Rozchodzi się przeto nietylko o rozszerzenie wyższych stanowisk dla pracowników o średniem wykształceniu z 1|5 na 1|3 (tak domagał się Zjazd Delegatów), ale o dokładny podział tych stanowisk dla nas i dla akademików celem usunięcia raz na zawsze dotychczasowego nieuregulowanego i przez to znowu dla pp prawników nader dogodnego stanu rzeczy. Bo gdy w obecnych stosunkach opróżni się jakieś wyższe stanowisko, to wobec braku oznaczenia, czy przysługuje ono nam czy akademikom, miarodajne czynniki u góry uważają, że według postanowień dziennika M K. Nr 2 z r 1925 wyższe stanowiska przypadają z reguły pracownikom o studjach uniwersyteckich i czemprędzej obsadza się dany posterunek prawnikiem wzgl. inżynierem. Zanim zaś dojdzie do definitywnej segregacji omawianych stanowisk, to przy rozmyślnem przeciąganiu dzisiejszego trybu postępowania, pracownicy z akademickiem wykształceniem zdołają grubo jeszcze ponad 4|5 stanowisk zmonopolizować we własnem ręku. Dzisiaj faktycznie dzieją się na tym punkcie istne curiosa. Obsadza się mianowicie niejedno wyższe stanowisko prawnikiem, mimo, że prawnika potrzeba na niem w równej mierze, jak astronoma, aptekarza lub dyrektora teatru. Na domiar mianuje się nieraz na odnośne stanowisko dość przeciętną jednostkę, aby jej przecież umożliwić osiągnięcie VI-ki, albowiem trudno użyć tę siłę gdzieindziej we właściwym kierunku jej studjów i znajomości fachowych.

O ile obsadzenie wyższych stanowisk, z natury rzeczy przypadających pracownikom o uniwersyteckiem wykształceniu i o studjach średnich z maturą, stanowi platformę przykrych tarć pomiędzy dwiema zainteresowanemi stronami, o tyle nierzadkie bynajmniej wypadki powierzania tych stanowisk jednostkom, nie posiadającym wogóle żadnych studjów, co gorsze koniecznych kwalifikacyj zawodowych — należy uznać za niesamowite dziwadła, przeciw którym musi się zaoponować z całą stanowczością. A są Dyrekcje O. K. P., gdzie się specjalnie hoduje i forytuje podobny element „wyższych urzędników", godząc tym sposobem zarówno w dobro i autorytet służby, jak w istotne interesy pracowników o akademickiem i średniem wykształceniu. Ale pp. prawnicy wcale nie kruszą kopji o to, by nie dopuszczać do tego rodzaju nominacyj, kiedy tymczasem idą na noże, gdy chodzi o wydarcie wyższego stanowiska pracownikom z maturą. Czem to wytłumaczyć? Niewątpliwie niemałą animozją do nas, którzy mamy własny, dobrze rozbudowany Związek zawodowy i trzymamy się organizacyjnie tak silnie, że reprezentujemy najpoważniejszą jednostkę konsolidacyjną kolejowej inteligencji. Kto więc działa na niekorzyść naszych kolegów, spotyka się ze stosowną reakcją Z U. P., podczas gdy wśród ludzi bez nauki pp. prawnicy i inżynierowie znajdują w niektórych D. O. K. niewolniczo powolnych manekinów, otwierających drzwi „wyższym urzędnikom", wchodzącym do biura. A to czasem komuś dogadza", drażni mile uczucie jego próżności.

Tak więc ukróca się nasz stan posiadania od góry, a równocześnie podgala się go od dołu, dopuszczając do obsady stacyj III kl. w 1|3 przez asystentów wzgl. st. asystentów, choć zasadniczo Dziennik Nr. 2. z r. 1925 przeznacza te stacje dla pracowników ze średniem wykształceniem. Czemu i ten dopiero co wspomniany stosunek procentowy 1|3 do 2|3 skonstruowano na rażącą niekorzyść pracowników ze średniem wykształceniem, łatwo się domyśleć. Zamierzano osłabić element pracowników z maturą, przedstawiający dla panów ze studjami uniwersyteckiemi bądź co bądź bardzo niewygodnego i poważnego konkurenta, któremu z widoczną tendencją podcina się skrzydła do lotu, do lepszej doli, nie zapominając równocześnie o jego moralnej deprecjacji, o czem napiszemy poniżej. Cała polityka personalna M. K. zdąża od lat systematycznie po tej linji, gdyż — jak już zauważono — politykę tę robią właśnie panowie prawnicy, prowadzą ją bezwzględnie w myśl dwukrotnie zacytowanej maksymy „prima caritas ab ego".

Z kolei wspominamy o rzeczy pozornie błahej, lecz jednak w istocie swej nie bez znaczenia, o kwestji tytulatury. By ściśle odróżnić się i na zewnątrz od pracowników z naturą, panowie prawnicy stworzyli dla siebie tytuły referendarzy i st. referendarzy, wkładając nas jednak pod tym względem do jednego garnka z pracownikami bez ukończonych szkół średnich t. j. przeznaczając tytuły asesorów i st. asesorów dla pracowników ze średniemi studjami i bez tych studjów w danych stopniach służbowych Najoczywistsza to pod słońcem złośliwość, chęć, dokuczenia ludziom, którzy przecież musieli trudzić się nietylko nad zdobyciem średniego wykształcenia ogólnego i fachowego w pełnym zakresie, ale posiadają za sobą szmat długoletniej pracy zawodowej, rutynę i doświadczenie służbowe w przeciwstawieniu do pp. prawników, z których przeważna część praktycznem opanowaniem całokształtu służby kolejowej niestety pochlubić się nie może. Należy to powiedzieć całkiem wyraźnie i można by to zbyt łatwo udowodnić na niezliczonych sytuacjach i przykładach, co wszakże nie jest przedmiotem niniejszego artykułu.

Celem powyższych wywodów było wskazać na fakt, iż w polskiem kolejnictwie pracownik ze średniem wykształceniem stał się przedmiotem ataków ze wszystkich stron, że biją weń z góry i z dołu, a i sam Zarząd kolei nie rozczula się nad należytem postawieniem naszej sprawy.

Świadomość takiego niestety układu stosunków powinna też przeniknąć na wskroś szeregi kolegów i skupić nas tem silniej do ciężkiej pracy nad wyrębaniem sobie lepszego jutra.

Srednie wykształcenie

Wśród przeszło stu powziętych uchwał, Walny Zjazd Delegatów w Gdyni kładzie w niektórych uchwałach specjalny nacisk na średnie wykształcenie, podkreślając temsamem ten moment jako zasadniczy charakter Związku umysłowych pracowników kolejowych. Zaznaczyć tu jednak zgóry wypada, że przez „średnie wykształcenie" rozumie się pełne studja średnie, więc ukończone gimnazjum, ukończoną szkołę realną (z maturą) lub wreszcie równorzędne studjum naukowe.

Gdzie W. Zjazd mówi o tem i w jakim celu? Otóż w uchwale 21-ej powiedziano:

„W. Zjazd domaga się przyjmowania na kursa jako praktykantów kolejowych zasadniczo pracowników z pełnem wykształceniem średniem", zaś uchwała 57 brzmi:

„Zjazd protestuje przeciw wprowadzaniu nowego typu urzędników kolejowych z wykształceniem średniem i domaga się pełnego uzupełnienia wiedzy fachowej dla praktykantów, odbywających studja na kursach handlowych.

Ktoby więc miał jeszcze jakiekolwiek wątpliwości co do stanowiska Związku w danym przedmiocie (a są koledzy, którzy pomawiali Związek o nieczość wyraźny stosunek do tej kwestji), tego powyżej zestawione dwie uchwały powinny całkowicie wyprowadzić z niejasności sytuacji. Związek wszakże stoi zdecydowanie na straży swego prestige w tym kierunku, a jeśli tu i ówdzie dopuszczono do nadzwyczajnych wyjątków, to jedynie w takich wypadkach, w których miało się do czynienia z jednostkami o dużej inteligencji, nie bez ogólnych studjów, choć może niezupełnych, i o szerszym horyzoncie myśli. Ani prestige Związku ani jego dobro w niczem przez to nie ucierpiały. We wszystkich bowiem podobnych i zresztą nielicznych wypadkach przybyli ponadto do Związku ludzie o niemałych wartościach indywidualnych, niejednokrotnie żywo i wydatnie działający w naszej organizacji.

Zasadniczo jednakże W. Zjazd Delegatów stanowczo zaprotestował w obu wymienionych uchwałach przeciwko swoistej fabrykacji „inteligencji kolejowej", przeciw sztucznemu tworzeniu urzędników kolejowych z wykształceniem średniem i tego podstawowego punktu Związek bronić będzie konsekwentnie.

Kto od dłuższego czasu krytycznie wpatruje się w politykę personalną Min. Kom., te musi zauważyć, iż ów najświeższy jej produkt t. j. nowy typ urzędnika o średniem wykształceniu, jest znamiennym aktem tendencji i złośliwości zarazem, wymyślonym celem przedewszystkiem obniżenia moralnego autorytetu urzędników z pełnemi studjami średniemi i dla materjalnego zaszachowania ich, utrudnienia im walki o byt. Na to wprowadzono owe magiczne kursy fachowe, gdzie się dzieją istne cuda, kursy, które wyrzucają automatycznie szeregi tanich sił „urzędniczych". W b. zaborze pruskim każdy etatowy pracownik państwowy, to także „urzędnik". Policjant, woźny, listonosz, przetokowy i t. d. — to wszystko... urzędnicy! Nie chcemy absolutnie nikogo niedoceniać, przeciwnie, cenimy wysoko wszelką uczciwą pracę, lecz przecież trudno spokojnie patrzeć na absurdy, skierowane w dodatku contra ZUP. Ani konduktor, ani palacz i t. p. nie będzie z pewnością żywić do nas urazy, jeśli odmawiamy im prawa do tytułu urzędnika, bo i urzędnik jest pracownikiem, zarówno jak każdy inny pracownik na kolei, nie każdy natomiast pracownik na P. K. P. może być urzędnikiem. A tymczasem według recepty i na rozkaz M. K. można w przeciągu zaledwie kilku miesięcy zrobić nie tylko urzędnika, ale na domiar urzędnika ze „średniem wykształceniem".

Pytamy się, czy panowie z Min Kom. byliby tak pohopni do założenia fabryki urzędników o akademickiem, więc prawniczem i inżynierskiem wykształceniu? Wszak tęgich głów prawniczych, jakkolwiek bez ukończonych studjów prawa, znalazłoby się na PKP. sporo, nierzadko grubo nawet lepszych od patentowanych doktorów. Nie zabrakłoby również poważnych kandydatów na analogicznych inżynierów. A czemu nie powstają dokształcające kursy kolejowe w tym kierunku? Bo byłaby to wówczas rzecz nader niebezpieczna dla garstki pp. prawników i inżynierów na PKP., pragnącej za wszelką cenę odciąć się i rozlicznemi przywilejami wyróżnić od reszty kolejowej inteligencji urzędniczej.

Z kolei W. Zjazd Delegatów mówi w uchwale 120 ej o średniem wykształceniu, żądając utworzenia na P. K. P. trzech rodzajów pracowników, jak to jest w pragmatyce państwowej (poczta, sąd i t. p) t. j. z niższem, ukończonem średniem i wyższem wykształceniem. A zatem 3-cia z rzędu uchwała powiada o konieczności pełnych studjów średnich.

Uchwały nr. 7 i 89 dotykają kwestji uposażenia pracowników P. K. P. ze szczególnem podniesieniem konieczności podwyżki poborów urzędników ze średniem wykształceniem.

Uchwały Nr. 16, 78, 107 i 113 poruszają sprawę obsady pewnych stanowisk wyższych wyłącznie pracownikami z ukończonemi studjami średniemi, o czem piszemy obszerniej na innem miejscu.

W uchwale 17 ej wypowiedziano żądanie, aby zawiadowcami parowozowni II i III kl. mianowano techników z ukończoną średnią szkołą techniczną.

Uchwały wkońcu 23 i 24 podnoszą żądanie przyznania maturzystom udziału w premjach.

Jak tedy na wstępie niniejszego artykułu zaznaczono W. Zjazd w szeregu powziętych uchwał wysunął moment „średniego wykształcenia", dając temsamem do poznania, że Związek ZUP. z całą powagą i siłą zastępuje interesa tej kategorji pracowników kolejowych, stanowiącej bezsprzecznie rdzeń inteligencji kolejarskiej w Polsce, dźwigającej na swych barkach przygniatającą część istotnej pracy urzędniczej na P. K. P.

Systemizacja czy automatyka

Zagadnienie automatycznego awansu jest od szeregu lat przedmiotem dużego zainteresowania sporej większości pracowników kolejowych, a osobliwie kolejowej inteligencji. Dlaczego?

Istotę czasowego awansu stanowi pewność, iż pracownik przy dobrej kwalifikacji służbowej powinien co pewien ustawowo ściśle określony okres czasu posunąć się z niższego stopnia (ranga) służbowego na wyższy, bez względu na to, na jakim posterunku pełni służbę. Zasada automatycznego awansu obowiązywała ostatnio w kolejnictwie b. Austrji, a i w Polsce nauczycielstwo do siódmego stopnia służb. włącznie korzysta z automatyki. W Austrji zasada ta okazała się wcale dobrą, zadowoliła też polskie nauczycielstwo. Do polskiego kolejnictwa nie chciano jej jednak zastosować, a rzecz wysoce znamienna, że z największym sprzeciwem spotkała się ona pierwotnie na terenie samego Ministerstwa Komunikacji.

W Warszawie panował początkowo niepodzielnie duch b. zaboru rosyjskiego i niewątpliwie okoliczność ta wywarła poważny wpływ na tylokrotne zabiegi w kierunku wywalczenia automatycznego awansu. W b. Rosji bowiem nie znano automatyki. Tamtejsze kolejnictwo przypominało raczej folwarczne stosunki gospodarcze, gdzie nikt nigdy niczego nie był pewny, nawet tego, czy z dziś na jutro nie wyleci bezapelacyjnie na bruk bez żadnego zaopatrzenia na przyszłość. Stąd ówczesny kolejarz rosyjski musiał umieć tak ,,chodzić koło interesu", by sobie własnym przemysłem zabezpieczyć starość, zaś na umiejętności tej zyskiwał częstokroć znacznie więcej, niż gdyby szczęśliwie dosłużył się marnej emerytury. Pozatem znowu hulał tam szalony protekcjonalizm, na którym jednostki wybijały się raptownie w górę, zdobywały zawrotne karjery i nieraz robiły cudowne interesa na własnem państwie.

Otóż z przyczyn, powyżej przytoczonych, idea automatyki stała w rażącej sprzeczności z pojęciami kiedysiejszego czynownictwa o stosunku pracownika do państwa— pracodawcy, wskutek czego natrafiła u nas w danych sferach na zdecydowany opór.

Sprawa ta nie znalazła z początku dość zrozumienia i poparcia także wśród wielkich zawodowych Związków kolejarskich, ZZK. i PZK, gdyż i tutaj wybitną rolę odgrywały wpływy osób z b. zaboru rosyjskiego, zresztą członkowie tych organizacyj rekrutowali się w olbrzymim procencie z kolejnictwa wspomnianego zaboru, nieodczuwającego również potrzeby automatycznego awansu. Dzisiaj, na szczęście, zapatrywania na automatykę uległy i tu poważnemu przeobrażeniu na korzyść omawianego zagadnienia, bo życie wyłoniło wyraźnie jego słuszność, sprawiedliwość i celowość.

Przeciwnicy atoli zaprowadzenia na PKP. automatyki jako jedynie sprawiedliwego systemu posuwania pracowników w płacy, gromadzą możliwie najcięższe argumenty, mające do tego nie dopuścić. Argumenty te są przeważnie nieszczere, t. j. nie wierzy się zbytnio w to, co się mówi i głosi, bo w rzeczywistości rozchodzi się miarodajnym czynnikom przedewszystkiem o operowanie jak najtańszym personelem służbowym a następnie o ujęcie sprawy awansów bez większego ograniczenia w swe ręce. Momenty natomiast rzekomo moralnej natury w guście obawy o zanik ambicji i chęci do pracy u pracowników w razie przywrócenia automatycznego awansu, nie trafiają zupełnie do przekonania, albowiem przy dzisiejszym procederze systemizacyjnym dzieją się takie niespodzianki, że ludzie najbardziej zdolni i pilni pozostają w tyle, zaś miernoty forsuje się gwałtownie w górę. A podobne praktyki chyba nie mogą dodatnio oddziaływać na kształtowanie się ambicji i chęci do pracy. To, co obecnie dzieje się w tej dziedzinie polityki personalnej na PKP., przemawia raczej za zerwaniem z miejsca z zasadą systemizacji stanowisk, jeśli ktoś powołuje się na moralne walory sprawy. Teraz raczej grzebie się wszelkie ambicje i zniechęca do roboty, rozgorycza się pracowników beznadziejnie, odcinając im raz na zawsze widoki na lepsze jutro. Pracownik dosłownie kiśnie, powiedzmy 21 lat w tymsamym stopniu służbowym, a by miał złudzenie, że przecież nie stoi w miejscu, dodaje się mu do płacy co trzy lata małą dawkę, czyli zbudowano w obrębie poszczególnych stopni .. szczeble. Tak szczeblując po drabince, kolejarz bardzo łatwo jest w stanie w ciągu 35-letniej służby przejść zaledwie z jednego stopnia służbowego do drugiego. I oto masz raj awansowy na PKP.

Wprowadzenie automatyki stało się tem więcej konieczne, iż ostatnio zniesiono niemało stanowisk na kolei, wiele obniżono w klasyfikacji, a ponadto przez paroletnie wstrzymanie awansowania wogóle, doprowadzono w tym kierunku do prawdziwego zatoru. I istotnie nagromadziło się w następstwie owej zachwalonej systemizacji stanowisk tyle krzywdy, goryczy i niesprawiedliwości, że czas najwyższy, ażeby złu skręcić głowę, a ludziom nagrodzić moralne i materjalne straty.

Z tego, co przytoczono, wynika, że automatyka powinna w najkrótszym czasie stać się podstawową zasadą awansowania pracowników kolejowych przynajmniej do VII go stopnia służbowego włącznie. Dla jednostek zaś zaniedbujących się w służbie, kwalifikacje służbowe, sprawiedliwie stosowane, będą zawsze przeszkodą do automatycznego posunięcia się w płacy, a zatem Zarząd kolei potrafi mimo automatyki skutecznie wpływać na opornych w pracy funkcjonarjuszy.

Obok natomiast instytucji automatyki systemizacja stanowisk może również znaleźć bardzo dobre zastosowanie w odniesieniu w każdym razie do obsadzania posterunków wyższych, wymagających wyjątkowej gorliwości służbowej i uzdolnienia. To będzie najtrafniejszy sposób wyjścia ze sytuacji, dzisiaj tak zagmatwanej, ciężkiej i bezhoryzontalnej, iż codzienne życie kolejarskie w tej zatęchłej atmosferze stosunków jest naprawdę nieznośne.

KWESTJA URLOPOWA

Sprawą urlopów wypoczynkowych zajmują się żywo rokrocznie w okresie urlopowym bez wyjątku wszystkie zawodowe organizacje kolejarskie. Fakt ten dowodzi niezbicie, że zagadnienie to stanowi przecież niemałą bolączkę pracowników, iż w danej kwestji stosunki przecież nie są uporządkowane, że personel nie korzysta z urlopów wypoczynkowych w sposób, jak tego wymagają względy zdrowotności i należycie pojętej ekonomji personalnej przedsiębiorstwa.

Omawiana sprawa jest także co roku przedmiotem uwag na jej temat w „Czasopiśmie". Niniejszem pragniemy też zainteresować nią ogół kolegów ze stanowiska uchwał, jakie w danej materji powziął ostatni Walny Zjazd Delegatów w Gdyni. Musimy jednakże zgóry zauważyć,

iż Walny Zjazd nie potraktował tej rzeczy w sposób wyczerpujący, lecz starał się wejść w zagadnienie w ramach, pozostających mu do dyspozycji życzeń koleżeńskiego ogółu, zawartych w przedłożonych wnioskach Kół miejscowych.

Uchwała zatem nr. 30 W. Zjazdu Del. domaga się jaśniejszego określenia ustępu § 53 „Pragmatyki“, gdzie powiedziano, że „ze względów służbowych, niecierpiących zwłoki, władza może wstrzymać pracownikowi rozpoczęty urlop lub odwołać go z urlopu.“

Jest to nadzwyczaj ważne, bodajże zasadnicze żądanie w tej kwestji. Zastanówmy się tedy bliżej nad odnośnem brzmieniem postanowień pragmatyki.

Otóż wchodzą tu w grę trzy momenty, a mianowicie: 1) „ze względów służbowych niecierpiących zwłoki“ 2) „może wstrzymać rozpoczęty urlop“ albo 3) „odwołać z urlopu“.

„Względy służbowe“, to naprawdę nader wygodny wymysł miarodajnych sfer każdej biurokracji rządowej, jeżeli się chce dowolnie postępować z personelem. Bo w rzeczy samej nie ma pracownika na P. K. P., któryby nie rozumiał, iż uczciwie pojęte i stosowane względy na interes społeczny, Państwa i przedsiębiorstwa mogą naprawdę wymagać nieraz koniecznych odstępstw od pewnych stałych reguł, przejściowego wstrzymania działalności zagwarantowanych praw, że pracownicy muszą bez żadnego szemrania poddać się w podobnych sytuacjach nakazowi dobra ogólnego. Lecz codzienne doświadczenie przekonywuje nas, niestety o czem innem. „Względy służbowe“, od których roi się w pragmatyce, stały się nielada straszakiem dla personelu. Wszak „ze względów służbowych“ można pracownika wyrzucić każdej chwili z kolei, nawet długoletniego pracownika etatowego, zesłać przed czasem na emeryturę i t. d. w nieskończoność, albowiem pragmatyka przezornie nie określa ani w przybliżeniu pojęcia „względów służbowych“, t. j. nie powiada dokładnie, kiedy i jakie mają zaistnieć warunki służbowe, któreby upoważniały władzę do nieodzownych restrykcyj uprawnień pracowniczych. A to jest właśnie rzecz najgorsza, ponieważ otwiera się tu szerokie pole do najbardziej swobodnych praktyk i pociągnięć w polityce personalnej, co zbyt dotkliwie odczuwają na własnej skórze kolejarze. Co prawda, dodatek określeniowy „nie cierpiących zwłoki“ wskazywałby na chęć posługiwania się względami służbowemi odnośnie ograniczeń urlopowych jedynie w ostateczności, jednakże trudno żywić większe zaufanie do brzmienia przepisu w stosunkach, kiedy nieprzestrzeganie obowiązujących rozporządzeń, idące na niekorzyść personelu, należy do nierzadkich objawów doli kolejarskiej w Polsce.

Co znaczy, że władza może „wstrzymać rozpoczęty urlop“, a co oznacza, iż może „odwołać z urlopu“? Czy i jaka zachodzi różnica pomiędzy jednem i drugiem określeniem? Jest jakaś, skoro tak brzmi przepis i my ją poniekąd wyczuwamy, domyślamy się, ale wolimy budować własne prawa na jasnych postanowieniach, nie dopuszczających dowolności interpretacyj. I właśnie dlatego żądamy wyjaśnienia sprawy. Pragmatyka powinna wyraźnie ujmować wszelkie kwestje pracownicze, aby każdy pracownik mógł najdokładniej znać swoje uprawnienia i obowiązki i odpowiednie względem nich zająć stanowisko.

W dalszym ciągu W. Zjazd Del. wysunął żądanie, które chyba nie potrzebuje głębszego uzasadnienia, by urlopów wypoczynkowych nie udzielano, zwłaszcza w służbie ruchowej i handlowej na linji „na raty“, gdyż w takich warunkach niema mowy o należytym wypoczynku po całorocznej, uciążliwej pracy. Pisaliśmy szczegółowo na ten temat tyle razy, iż odpada potrzeba powtarzania się w tej materji.

Następnie W. Zjazd Del. domaga się zmiany punktu 4 zasad przy układaniu planu urlopowego o tyle, by pierwszeństwo i wybór pory na urlop w roku następnym przysługiwało przedewszystkiem pracownikom, którzy w roku ubiegłym nie z własnej winy nie poszli na urlop, lub też nie korzystali zeń dobrowolnie.

Zdaje się, że i ten postulat jest tak słuszny i sprawiedliwy, iż nie potrzebuje przekonywania kogokolwiek o swej słuszności. Jakeiś „bene“ powinno przecież przysługiwać przed innemi pracownikom, którzy w ubiegłym roku nie wypoczęli po trudach służby!

Podniesienie ilości dni urlopów dla wyjazdów w sprawach familijnych i osobistych do dni 14 w roku kalendarzowym, stanowi również w pełni umotywowane żądanie pracownicze. Głównym motywem są tutaj względy ogólno—ludzkie, bo wszakże każdy pracownik jest człowiekiem, związanym szeregiem interesów osobistych i familijnych z życiem, na których uregulowanie trzeba więcej wolnego czasu, albowiem ciągłość zajęć służbowych nie pozwala na ich należyte załatwienie, a obecny wymiar, mogący być przyznanym pracownikom, okazuje się także na ten cel niewystarczający. Będący w mowie postulat posiada rację również i z tego powodu, że urlopy wypoczynkowe kolejarzy są krótsze od urlopów pracowników państwowych, nie wspominając już o stosunkach, panujących pod tym względem w nauczycielstwie, gdzie istnieje pełna możność zajęcia się takiemi sprawami z uwagi na 2 miesięczny okres wakacyjny i masę poza tem wolnych dni w roku.

Zrównanie normy urlopów wypoczynkowych pracowników kolejowych z normą dla pracowników państwowych musi stać się z kolei konsekwentnym postulatem rzesz kolejarskich. Jest poprostu rzeczą niezrozumiałą, dlaczego ukróca się kolejarzy na tym punkcie? Wszak służba kolejowa znacznie więcej wyczerpuje, niż każda inna służba państwowa. Ma się i tu jednak do czynienia z uprzedzeniem i ze złą wolą sfer decydujących.

Na temat nieprzestrzegania § 52 i 53 pragmatyki służbowej w przedmiocie odszkodowania za niewykorzystanie urlopów wypoczynkowych i podwójne prowadzenie gospodarstwa domowego, pisaliśmy obszerniej w jednym z ostatnich zeszytów „Czasopisma“. W. Zjazd Delegatów domagał się przeznaczenia na ten cel stosownych kredytów, których brak prowadzi do wypaczania i skoszlawiania w praktyce odnośnych przepisów o odszkodowaniu.

Walny Zjazd Delegatów uważał dalej, iż poza interesem służby i koniecznościami służbowemi plan rozdzielczy urlopów winien być opracowany — w granicach możliwości — przy uwzględnieniu także interesów pracowników kolejowych, oraz wyraził żądanie uskutecznienia w tym kierunku poprawki w rozporządzeniu wykonawczem Pana Ministra Komunikacji. Dotychczas bowiem nikt nie pytał się pracownika (chyba zdarzają się rzadkie wyjątki tu i ówdzie), kiedy by mu było najdogodniej rozpocząć urlop wypoczynkowy, lecz robi się plan urlopowy ponad głowami pracowników, każąc nieraz komuś iść na urlop wtedy, kiedy to interesowanemu jest z wielu powodów najbardziej nieodpowiedniem. Tymczasem przy dobrej woli czynników Zarządu kolei rzecz ta łatwo dałaby się zawsze uzgodnić z pracownikami, by był „wilk syty i owca cała“. Interes służby i konieczności służbowe można zawsze zharmonizować z interesami i koniecznościami pracowników, o ile naturalnie ma się ku temu szczere chęci.

Oto są właśnie kardynalne błędy w dotychczasowej gospodarce urlopowej, o czem mowa w 29-tej uchwale

W. Zjazdu Delegatów. Obowiązująca obecnie pragmatyka i rozporządzenie wykonawcze Ministerstwa Komunikacji, nie usuną tych błędów tak długo, dopóki nie podniesie się dzisiejszej normy pracowników tak wydatnie, aby mogła starczyć na zastępstwa w czasie urlopów i zachorowań.

Niestety cała polityka personalna i gospodarcza na P. K. P. idzie narazie we wręcz przeciwnym kierunku. Przeżywamy teraz mianowicie fazę gwałtownych oszczędności pod każdym względem. Oszczędza się na wszystkiem kosztem nierzadko zdrowia i sił ludzkich. Padnie jeden, to przyjdą na jego miejsce tysiące. Tysiące przecież podań o przyjęcie do kolei czeka bezskutecznie od długich lat na załatwienie, ponieważ „brak miejsca" nie pozwala przyjmować sił nowych.

Sprawa ulgowych przejazdów i przewozów

O przejazdach i przewozach ulgowych pracowników P. K. P. mieliśmy sposobność pisać niejednokrotnie, gdyż sprawa ta w odrodzonej Polsce wzięła dla kolejarzy obrót niepomyślny w stosunku do czasów zaborczych, szczególnie w b. Austrji. Wiadomo bowiem, iż w b. Austrji kolejarstwo posiadało daleko większe uprawnienia przejazdowe i przewozowe, aniżeli przez szereg lat we własnej Ojczyźnie, w której właśnie odebrano pracownikom prawa, przyznane przez zaborcę. Co prawda, najnowsze przepisy o przejazdach ulgowych dla pracowników kolejowych przywróciły w pewnej mierze dawniejszy stan rzeczy w tym kierunku, lecz niezależnie od tego kolejarze mają w pełni słuszne i uzasadnione postulaty, idące ponad ostatnio przyznane ulgi w danym przedmiocie.

Zasadniczym warunkiem spokoju i zadowolenia z tego, co człowiek wogóle posiada, jest, by to, co się ma, było trwałe. Co wartają wszelkie ulgi i udogodnienia, jeśli zwyczajne rozporządzenie ministerjalne może cofnąć je każdej chwili tak, jak nam już raz z lekkiem sercem rzeczy te odebrano? Chodzi przeto o z a g w a r a n t o w a n i e t r w a ł o ś c i p r a w, p r z y s ł u g u j ą c y c h k o l e j a r s t w u, a mianowicie d r o g ą p r a g m a t y k i, w y d a n e j w f o r m i e u s t a w o d a w c z e j.

Dzisiaj zaś istnieje pod tym względem niestety taka sytuacja, że sama pragmatyka wyszła w drodze rozporządzenia, przez co brak jej charakteru trwałości i istotnie też można ją pierwszem lepszem rozporządzeniem zmieść z powierzchni. A cóż dopiero mówić o ulgach przejazdowych dla kolejarzy! Nawiasem rzekłszy, dobrze się stało, że obecna pragmatyka da się tak łatwo obalić, na co w zupełności zasługuje, ale należy nareszcie skończyć z ową denerwującą kolejarstwo tymczasowością w naszem kolejnictwie. Niepodobna przecież w nieskończoność przeciągać tyloletnią niepewność jutra, gdyż pracownik pragnie spokojnie żyć i pracować, pozbawiony dręczącej go troski, co następny dzień przyniesie. On chce wiedzieć dokładnie, co jego dobrem prawem i obowiązkiem i życzy sobie, aby te najistotniejsze zagadnienia ująć w formy możliwie najbardziej trwałe, t. j. w ramy ustawy sejmowej. Stąd, rozumie się, kolejarze jako organizacja zawodowa muszą interesować się o tyle politycznemi stosunkami w kraju, czy i o ile pewne warunki polityczne sprzyjają ukształtowaniu się spraw pracowników. Obecny n. p. układ stosunków politycznych w państwie, gdy ciałom ustawodawczym uniemożliwia się normalną, spokojną pracę, jest wręcz fatalnym dla rozwoju rozlicznych kwestyj pracowniczych. Życzyć by sobie też należało, by ów przykry stan rzeczy zmienił się na prawidłowy tryb życia państwowego, ażeby Sejm i Senat zaczął skutecznie i wydatnie pracować i załatwił, między innemi, sporo zasadniczych postulatów, na których realizację czekają niecierpliwie kolejarze. Przedewszystkiem zaś mamy na myśli pragmatykę i ustawę uposażeniową.

Z konieczności odbiegliśmy od właściwego tematu ulg przejazdowych.

Otóż nawiązując do sprawy, wypada zauważyć, iż żądanie, niejako podstawowe, kolejarstwa odnośnie do ulg przejazdowych opiewa w dalszym ciągu na z n i ż e n i e c e n b i l e t ó w p e r s o n a l n y c h d o $^1/_{10}$ c e n y n o r m a l n e j, p r z y w r ó c e n i e t. zw. „l i s t ó w z i e l o n y c h" n a p r z e w ó z ż y w n o ś c i bez ograniczenia na taryfę ulgową, oraz r o z s z e r z e n i e p r a w k o r z y s t a n i a z t a r y f y p e r s o n a l n e j n a r o d z i n y, o ile pozostają na całkowitem utrzymaniu pracowników.

Jedną dziesiątą ceny normalnej biletu kolejarze płacili wszakże za czasów austrjackich, do których — broń Boże — nikt nie wzdycha, i kolejowcy korzystali wówczas także z „listów zielonych". Lecz jednak w Austrji nikomu nie przychodziło do głowy tak namiętnie i agresywnie iść przeciw personelowi, jak u nas. Przebąkiwano czasem — co prawda — o możności rewizji uprawnień pracowników, ale uprawnienia te przetrwały dziesiątki lat, kiedy tymczasem w Polsce do dziś dnia nie ustalono jeszcze różnorodnych praw kolejarstwa, zdołano natomiast na gwałt odebrać mu prawa, oddawna nabyte. I to stanowi najsmutniejszą stronę zagadnienia.

Bo trudno tutaj poważniej dyskutować na temat mniejszej czy większej dochodowości kolei w związku z niższą czy wyższą ceną personalną biletu. Dochodowość raczej zwiększa się przy niższej cenie personalnej, albowiem obecne ceny wręcz nie pozwalają kolejarzowi na wyjazdy. Chyba, że Zarząd kolei rozmyślnie dąży do ograniczenia wyjazdów kolejarzy i ich rodzin i dlatego podniósł cenę „regie". Może rozchodzi się o odciążenie pociągów osobowych z publiczności kolejarskiej, korzystającej nadmiernie z łatwości podróżowania w następstwie stosunkowo tanich kosztów podróży? Zatem i w Austrji nie obawiano się tego i zdaje się najmniej było narzekań z tego powodu. Dzisiaj zaś zapomina się, iż Zarząd kolei daje wprost kolosalne dochody przeróżnym kapitalistom w postaci tylokrotnych ulg taryfowych, kosztem własnego personelu. Pierwszym nie żałuje się ciężkich dziesiątek miljonów co roku, podczas gdy drugich usiłuje się oskubać ze wszystkiego, niedopłacać, a wyzyskiwać, ile się wlezie.

To samo dotyczy „listów zielonych" i rozszerzenia praw korzystania z taryfy personalnej na rodziny.

Postulat podwyższenia kontygentu biletów wolnej jazdy dla członków rodziny z 3 na 5 w stosunku rocznym, nie jest również przesadnem żądaniem, skoro się zważy, iż w bardzo wielu rodzinach jeździ się nieraz tak minimalnie, że wyczerpuje się 1 — do najwyżej 2 bilety rocznie. Za to może się zdarzyć, że gdzieindziej zajdzie potrzeba częstszego wyjazdu, jednak ogólna ilość wyjazdów z pewnością nie podniesie się przez to, wzgl. całkiem nieznacznie. Stanowczo bowiem przesadnem i tendencyjnem okazuje się twierdzenie, jakoby kolejarze w całej swej masie nadużywali przysługujących im ulg przejazdowych. Takiego rozgłosu potrzeba atoli zawsze jako preludjum i podstawy do okrojenia kolejarskiego stanu posia

dania. Więc urabia się sztucznie famę, kolejarstwu nieprzychylną, dla celów osobliwej polityki personalnej, obliczonej zasadniczo na niekorzyść pracowników

Żądaniu, by jednorazowe bezpłatne bilety dla pracowników kolejowych i ich rodzin, zajętych w Centralach dyrekcyjnych, wydawały poszczególne Wydziały dyrekcyjne (dział ogólny danego Wydziału) nie brak także słuszności choćby z uwagi na odciążenie działu kartowego w Wydziale IV, dalej na skrócenie terminu wystawienia biletu, wygodę pracowników i t. p.

Nakoniec praktykanci kolejowi i techniczni powinni otrzymać dowody tożsamości osoby i bilety wolnej jazdy II. klasy, a nie jak dotąd dopiero po 2 latach od chwili wstąpienia do kolei. Są to wszakże inteligentni ludzie, przyszły narybek urzędniczy, których należy odpowiednio traktować, oraz zachęcić do pracy i pozostania w kolejnictwie.

Tyle o sprawie ulgowych przejazdów i przewozów z punktu uchwał ostatniego W. Zjazdu Delegatów. Widzimy stąd, iż W. Zjazd i w tej materji obszernie wypowiedział się, ujawnił konkretnie sprecyzowane postulaty.

O 6-cio godzinny czas pracy w D.O.K.P. i Oddziałach

Ustawa o ośmiogodzinnym dniu pracy jest bezsprzecznie bardzo poważną zdobyczą społeczną warstw robotniczych w Polsce Pomimo to życie codzienne, obfitujące w tyle doświadczeń, przekonywuje, że są pewne rodzaje pracy fizycznej, wyczerpującej siły człowieka do tego stopnia, iż ośmiogodzinny dzień roboczy okazuje się tutaj przecież za ciężkim, że w danych warunkach zużywa się zdrowie i energję ludzi w sposób nieekonomiczny, w istocie rzeczy raczej tracąc na tem, niż zyskując. Stąd też np. górnicy dążą do obniżenia swej pracy do 7 miu godzin dziennie.

Umysłową pracę oparto u nas zasadniczo na siedmiogodzinnym dniu pracy, wychodząc z założenia, iż mózg ludzki ulega łatwiej i szybciej znużeniu, ani żeli ciało. Tak wszakże przedstawia się sprawa jedynie w teorji, bo w rzeczywistości, w praktyce widzimy na porządku dziennym coś innego. Podczas gdy pracownik fizyczny skończywszy ośm godzin zajęcia, bezzwłocznie opuszcza warsztat pracy, to pracownik umysłowy wraca najczęściej do biura po krótkiej przerwie na posiłek i pracuje dalej w długie nieraz godziny nocne, nie pobierając za to zwyczajnie osobnego wynagrodzenia. A jednak umysł człowieka męczy się faktycznie rychlej niźli ciało i potrzebuje daleko więcej czasu oraz specjalnych warunków na wypoczynek, aby módz z powrotem wydatnie pracować

Twierdzimy też w konsekwencji dalej, że siedm godzin nieprzerwanej i ciężkiej pracy umysłowej z dnia na dzień przez cały rok i lat dziesiątki, to ciężar, stanowczo przytłaczający siłę i chwytność umysłu pracownika biurowego, to absolutnie fałszywie pojęta ekonomja w rozumnej gospodarce ludzkiemi siłami duchowemi. Pracownik, wprzągnięty do takiej orki, choćby cieszył się początkowo najlepszem zdrowiem fizycznem, po dwudziestu latach podobnego zajęcia zaczyna stopniowo coraz bardziej niedomagać, bezustannie leczy się, staje się zgorzkniały, apatyczny, nerwowy, zwłaszcza przy lichem uposażeniu materjalnem, w ciągłych brakach, kłopotach i przeciwnościach życiowych. Rozumie się, ten stan zdrowia pracownika umysłowego musi niekorzystnie odbijać się na samej służbie, czemu ani się można dziwić, ani zbytnio wytykać, gdyż i siekiera z czasem się wyszczerbi i przestanie łupać drzewo, o ile się ją nie poostrzy.

Niestety, nie tak to łatwo da się poostrzyć umysł ludzki t. j. nadmiernie utrudzony nieprędko potrafi on wrócić do sił, do równowagi. Zanadto bowiem przeciąża się nierzadko ludzi pracą, a za krótkie urlopy i za skromne warunki bytu nie pozwalają na konieczną i należytą rekreację. W dodatku stosunki, w jakich pracują pracownicy biurowi, a w szczególności: ciasne biura, bardzo mało i to kiepskiego powietrza, zajęcie siedzące, niejednolita w biurze temperatura i t. p. potęgują jeszcze upadek zdrowia dotyczących.

O skuteczniej zaś „pomocy lekarskiej“ mówiliśmy już w ostatnim zeszycie „Czasopisma“.

Na tem właśnie, co wyżej przedstawiono, opiera się znowu w zupełności słuszny postulat, który podniósł Walny Zjazd Delegatów w Gdyni, by Zarząd Główny Z U P interweniował w Min Kom. o zaprowadzenie 6 godzinnego dnia pracy w Dyrekcjach i Oddziałach P.K.P. z tem, ażeby urzędowanie w soboty było tylko do godz. 13 ej. Z własnego przecież doświadczenia wie się najlepiej ,iż w pierwszych kilku godzinach pracy biurowej wypoczęty umysł pokonywuje lekko i chętnie trud pracy i akta załatwione mnożą się na biurku. Ale czem późniejsza godzina urzędowania, tem pracować ciężej; po sześciu atoli godzinach niemal bezustannej pracy umysłowej, człowiek nie jest dłużej zdolny do większego wysiłku myślowego i chyba popełnia na sobie gwałt, gdy to czyni t. j. poprostu wysila się i kompletnie wyczerpuje. Co prawda, można to zrobić i częściej bez ujemnych skutków dla zdrowia, lecz jeśli czyni się to stale, bo 7 godzinny dzień pracy obowiązuje u nas pracownika biurowego, to nie należy się dziwić, iż stan urzędniczy w Polsce opanowało ogólne cherlactwo, że gnębi go neurastenja i masa zresztą chorób nerwowych, iż śmiertelność wśród pracowników umysłowych wprost przeraża.

By temu zapobiedz, powinno się — niezależnie od koniecznej i wydatnej poprawy bytu oraz warunków urzędowania — skrócić czas pracy pracowników umysłowych na 6 godzin dziennie. Na tak pojętej i stosowanej ekonomji w gospodarce siłami umysłowemi urzędnika państwowego, służba jako taka jedynie zyska i to znacznie, bo pracownik umysłowy stale dostatecznie wypoczęty, zachowa pełne zdrowie przez dłuższy okres czasu, a temsamem będzie mógł przy nieco krótszem urzędowaniu wykazać jeszcze większy efekt pracy.

Przy otrzymywaniu poborów sprawdź, czy potrącono Ci wkładkę do Z. U. P., gdyż tylko członek, niemający przerw w opłatach, korzysta ze świadczeń Związkowych.

EMERYTURA

Sprawa, o której chcemy pisać, jest o tyle przykrą, że może się komuś wydawać, jakoby Związek Z. U. P. występował przeciw starszym kolegom, mającym przejść w stan spoczynku, dążąc niejako do przyspieszenia ich emerytury. Tymczasem rzecz ma się zgoła inaczej i należy też właściwie ujmować odnośne uchwały Walnego Zjazdu Delegatów, które mówią:

1) Zjazd oświadcza się przeciw zatrzymywaniu w służbie pracowników wysłużonych i w osiągniętym 60 roku życia, którzy posiadają pełną wysługę emerytalną (uchwała 51);

2) Zjazd protestuje przeciw obsadzaniu stanowisk pracownikami kontraktowymi przez wyżej wymienionych, t. j. emerytów (uchwała 52);

Zawodowe Związki pracowników państwowych wogóle, a również Związki kolejarskie, w tem zaś i Z. U. P., starają się o skrócenie czasu wysługi emerytalnej z lat 35 na lat 30. O ile postulat ten posiada w każdym kierunku pełne uzasadnienie, o tyle bardziej należałoby zrealizować go w stosunku do kolejarstwa, gdyż praca kolejarza wyjątkowo wyczerpuje siły i nerwy pracownika.

Jeżeli tedy Związki żądają słusznie jako maximum 30 lat służby, to muszą konsekwentnie postępować, przeciwdziałając temu, by zatrzymywano w czynnej służbie pracownika po wysłużonych aż 35-ciu latach służby, skoro pracownik w dodatku osiągnął 60 lat wieku. To chyba nadto zrozumiałe.

Trzydzieści pięć lat ciężkiej pracy zawodowej, to zresztą pokaźny szmat życia, przykucia do taczki, fizycznego i moralnego wyczerpania, po którym ze względów czysto ludzkich człowiek powinien zupełnie wypocząć, aby w pozostającym mu jeszcze do przeżycia okresie czasu mógł oddać się rodzinie, spędzić we względnym spokoju starość. Na to sobie przecież zasłużył.

Również konsekwentnym z uwagi na powyższe wywody będzie postulat, ażeby nie obsadzano na P. K. P. stanowisk emerytami w charakterze pracowników kontraktowych. Pracownik wysłużył swoje 35 lat, lub osiągnął 60 lat życia i pełną wysługę emerytalną, winien więc bezzwłocznie przejść w dobrze wysłużony stan spoczynku.

Pozatem jednak i inny moment przemawia przeciw zatrzymwaniu dojrzałych do emerytury pracowników w czynnej służbie. Chodzi mianowicie o umożliwienie młodszym kolegom — zwłaszcza w obecnych, nad wyraz utrudnionych stosunkach awansowych — posunięcia się w płacy, zdobycia lepszej przyszłości dla siebie i rodziny. Starsi koledzy, idący na pensję, uzyskali już, co się dało, na więcej nie pora reflektować i czekać. Niechajże ustąpią miejsca młodszym, by i ci potrafili dosłużyć się czegoś. To zwyczajny i konieczny bieg ludzkiego życia, gdy patrzy się rozsądnie na sprawę, i nikt też nie może tłumaczyć sobie tego w sposób niepoważny wzgl. złośliwy. Walny Zjazd Delegatów potraktował tę rzecz uczciwie, szczerze i otwarcie.

Związek Z. U. P. z całym szacunkiem, życzliwością i oddaniem odnosi się do bezwzględnie wszystkich swych członków, czynnych czy emerytów, ale z drugiej strony winien umieć, jako organizacja zawodowa, odgraniczyć fałszywie pojęty sentyment od konieczności życiowych, i stosownie do tego zastępować różnorodne interesy Kolegów.

Uchwały W. Zjazdu Del. w sprawach służby handlowej

Sprawy służby handlowej W. Zjazd Del. w Gdyni poruszył w uchwałach: 22, 28 39, 40, 44, 48, 50, 65, 73 i 80, zareprodukowanych w „Czasopiśmie" zeszyt 12 13 (78-69) za lipiec 1930.

Uchwały nr. 39, 45, 50 i 73 dotyczą samej służby handlowej, jako takiej. Przebija w nich głęboka troska o dobro tej służby, a w szczególności:

Uchwała 39 domaga się wprowadzenia instruktorów dla służby handlowej, kasowej i finansowej (rachunkowej).

Uchwała 45 żąda powoływania na stanowiska taksatorów i pomocniczych sił rachunkowych — pracowników pełnowartościowych

Uchwała 50 mówi o należytem zabezpieczeniu przelewów kasowych tak w kasach, jakoteż i przy przenoszeniu tychże z budynku do budynku, o ile nie możnaby kas tych pomieścić wspólnie.

W uchwale 73 wyrażono życzenie, by poprawki do taryf wychodziły jednostronnie drukowane, i to przed wejściem zmian taryfy.

We wszystkich zatem wymienionych czterech uchwałach W. Zjazd miał na oku przedewszystkiem interes służby, a temsamem pośrednio i pracowników.

Dotychczas, jak już o tem niejednokrotnie była mowa, zapoznawało się wymagania służby handlowej, poświęcając zawsze głos uwagi służbie ruchu. Tymczasem należy traktować służbę handlową conajmniej na równi ze służbą ruchu i odpowiednio też, a więc więcej niż dotąd, o nią się troszczyć.

Jeśli przeto stworzono dla służby ruchowej np. instytucję instruktorów, nawiasem mówiąc... konieczną, to również bardzo potrzebną okazuje się taka instytucja w służbie handlowej, trudnej i wysoce odpowiedzialnej, gdzie ma się do czynienia z zawiłemi zagadnieniami taryfowemi, przy ciągle zwłaszcza zmieniających się przepisach taryfowych.

Z uwagi dalej na wysoką odpowiedzialność w służbie handlowej, taksatorami powinni być pracownicy pełnowartościowi, a nie — co zdarza się na porządku dziennym — ludzie, fachowo i praktycznie niedouczeni, mający za sobą zaledwie tanią pyszałkowatość i pustą, choć krzykliwą butę. A nierzadko i wartości moralne nie są tutaj w porządku.

Konieczność należytego zabezpieczenia przelewów kasowych mówi sama za siebie, zaś o wadliwości dwustronnego drukowania poprawek do taryf pisaliśmy na tem miejscu.

Statut Związku Z. U. P. przewiduje—między innemi zadaniami — starania Związku. w kierunku ulepszenia i podniesienia pracy zawodowej, do czego właśnie zmierzają 4 zacytowane uchwały odnośnie służby handlowej na P.K.P.

O czem mowa w pozostałych 6 ciu uchwałach? Otóż dotyczą one interesów pracowników służby handlowej, którzy w porównaniu z pracownikami innych

gałęzi służbowych, znowu znajdują się w gorszem położeniu, gdyż rażąca niejednokrotnie nierównomierność w traktowaniu personelu jest wogóle znamienną cechą „przedsiębiorstwa" P.K.P.

Więc uchwała 22 domaga się udziału służby handlowej w premjach za wykorzystanie taboru. Żądanie to w pełni słuszne i uzasadnione.

Przyznania materji na ubrania dla kasjerów kas dyrekcyjnych, stacyjnych, osobowych i towarowych z tego samego materjału, jaki przydziela się drużynom ruchu, żąda uchwała 28.

O uzgodnieniu tytułu zarządcy magazynu z postanowieniem Dz. U. M. K. Nr. 2/25 mówi uchwała 40.

W uchwale 43 podniesiono konieczność wyodrębnienia ekspedycyj towarowych z pod wpływu zawiadowców stacyj z równoczesną zmianą dotychczasowych tytułów na zawiadowców ekspedycyj towarowych.

O zaprowadzeniu jednorazowego urzędowania w soboty w magazynach powiedziano w uchw. 48.

Uchwała 54 domaga się rewizji pomieszczenia kas i zastosowania odpowiedniej hygjeny w tychże.

Uchw. 65 żąda zniesienia urzędowania w kasach stacyjnych w niedzielę i święta.

Nareszcie w uchwale 80 wyrażono potrzebę zmiany systemizacji stanowisk w służbie handlowej, kasowej, rachunkowej i zasobowej, przyczem zauważono, że stanowiska te winny zaczynać się od IX grupy uposażenia.

Tak zebraliśmy w niniejszym artykule postulaty naszych kolegów, zajętych w służbie handlowej, na podstawie uchwał W. Zjazdu Del. Są to rzeczy, które stosownie do polecenia Zjazdu — Zarząd Główny ma jeszcze szczegółowo rozpatrzeć, zanim przedłoży je czyto do Min. Kom czy poszczególnym D. O. K. P Rzeczone uchwały nie obejmują także całokształtu żądań kol. handlowców, lecz zawierają sprawy pilniejsze i większego znaczenia.

Niepodobna w krótkich wywodach dokładnie omówić wszystkie ważne zagadnienia, naświetlić je wszechstronnie tak, jak na to zasługują i jak istota danych postulatów tego wymaga. Wypadałoby jednakże poświęcić każdej z tych spraw specjalny artykuł w „Czasopiśmie", by każdą wyczerpująco przedstawić i uzasadnić a temsamem umożliwić Zarządowi Głównemu należyte zastępstwo wobec miarodajnych czynników. Głos powinni też zabrać wytrawni koledzy-handlowcy, a Zarząd Główny będzie najchętniej drukować ich cenne opracowania fachowe.

Szkolenie aspirantów

(Artykuł dyskusyjny)

Od kilku lat M. K. specjalizuje się w sprawach wyszkolenia pracowników kolejowych z wykształceniem średniem.

Rozpoczęło się to niewinnie, gdyż wiele z tych rzeczy w ten sposób się zaczyna. Otóż w. b. zaborczych państwach były kursy aspiranckie, dające podstawę zawodowego wyszkolenia urzędnika. Po odbudowaniu naszej państwowości znaleźli się ludzie, którzy praktyczne pozostałości w kolejnictwie przystosowali do danych warunków. Było to w roku 1919, a ówczesny kurs dał nam szereg dobrych ruchowców, którzy ze służbą handlową mieli zapoznawać się praktycznie na linji. Stan ten trwał do 1922 roku tj. do czasu utworzenia kursów dzisiejszego typu.

Od roku 1922 mamy kursy pełne, na których uczestnicy składają wszystkie egzamina teoretyczne i „gotowi" już niejako udają się do służby na linji, by okazać, co praktycznie umieją.

Jeżeli idzie o absolwentów kursów, to wszystko w porządku Obecnie wysyła się ich na wstępne dwumiesięczne szkolenie przygotowawcze w małej stacji, potem następuje 10 miesięcy wykładów na kursie, wreszcie dwumiesięczne wyszkolenie praktyczne pokursowe i autoryzacja.

O ile weźmiemy pod uwagę potrzebę inteligentnego pracownika w kolejnictwie, to także wszystko w porządku. Do poważnej pracy zawodowej trzeba przystąpić z pewnem przygotowaniem naukowem, Potrzeba wygimnastykowanego mózgu, by uporać się z zarządzeniami i przepisami naszego wiecznie organizującego się przedsiębiorstwa państwowego. Potrzeba wreszcie podstawy naukowej tembardziej, że musi wkońcu przyjść czas, gdy zmodernizowane i zeuropeizowane kolejnictwo polskie weźmie się rzeczywiście celowo do właściwego zadania: najszybszy i najtańszy przewóz bez polityki protekcjonalizmów. W miarę doskonalenia się kolejnictwa rozwija się potrzeba niezmechanizowanych pracowników na posterunkach kierowniczych, i ta właśnie tworzy konieczność szkolenia urzędników z wykształceniem średniem.

Jak jednak obecnie czynniki Ministerstwa Komunikacji przystępują do przygotowania kadr urzędniczych?

Oto przedewszystkiem wydano szereg rozporządzeń, które ujęły sprawę w sposób następujący: kursista musi szkolić się przedewszystkiem teoretycznie. Stosunek 4 miesięcy praktyki do 10 miesięcy wykładów świadczy o tem najwyraźniej, Biurokracja pedagogiczna M. K. wzięła pod uwagę jeden typ człowieka i do wszystkich stosuje te same zasady. Dyrekcje muszą wysłać absolwenta po autoryzacji na małą stację i w ciągu 5-ciu lat mają go doprowadzić do stacji I. klasy. O ile absolwent w tym czasie zdyskwalifikuje się fizycznie, M. K. żąda wglądu do orzeczenia lekarskiego i przydzielenia urzędnika do służby handlowej na linji. Do Dyrekcji można absolwenta wziąść dopiero w czasie późniejszym, za osobnem zezwoleniem M. K. Utworzono tam zapewne olbrzymie biuro, skoro wszystkie zmiany w przydziale absolwentów są śledzone pilnie, czujnie i pod rygorem najsurowszych słów dla Dyrekcji. Ministerstwo obawia się, iż Dyrekcja mogłaby wykorzystać absolwenta stosownie do jego większych zdolności i występkiem tym zepsuje grafikony i schematyczne komórki mózgowe jakiegoś dygnitarza.

Równocześnie M. K. nie stwarza możliwości awansowych dla kursistów, a wyższe etaty na linji ścięło w sposób wprost nieprzytomny, polecając zarazem awansowanie ściśle wg normowania.

Jeżeli do tego weźmie się pod uwagę, że nauczanie (kierownictwo kursów) poruczono Wydziałowi IV. (osobowemu) mającemu jak najmniej zrozumienia dla praktycznych potrzeb eksploatacji, wadliwość dzisiejszego stanu szkolenia praktykantów kolejowych (obecny tytuł aspiranta) stanie przed nami w całej biurokratycznej okazałości.

Przejdę teraz do wyników szkolenia i pozwolę sobie zanotować potrzebę reorganizacji kursów, gdyż artykuł

ten jest dyskusyjny i do dyskusji zachęca związkowców, a nie Związku Z. U. P., który zapewne dopiero po jej przeprowadzeniu zajmie się tą sprawą.

Wyników szkolenia M. K. nie zna, gdyż praktycznie nigdy nie miało z tem do czynienia. Zarządzenia M. K. odbijają się na Dyrekcjach i kursistach samych,

Dyrekcje dokładają wszelkich wysiłków, by dobro służby pogodzić z wymaganiami M. K. Zwalczają trudności mieszkaniowe, zezwalają na dojazdy do większych stacyj i co zdolniejszych kursistów przenoszą na stacje I klasy Do wyjątków nie należą wypadki delegowania zdolnych kursistów do służby w centrali dyrekcyjnej, chociaż wypadki takie wywołują profesorskie oburzenie Ministerstwa, przed okiem którego wypadnie tę i ową delegację ukryć, jakkolwiek posady wyżej normowane w centralach wymagają obsadzenia. Prowizorja takie odbijają się na przegrupowaniach kursistów, którzy w stacjach nie awansują dla braku etatów, w Dyrekcji zaś z powodu delegowania, a nie przeniesienia. Bardziej odpowiedzialnego stanowiska nie można delegowanemu powierzyć, gdyż prowizorjum wywołuje skutki tymczasowości.

Wyszkolenie praktyczne należy właściwie do stacji, której zawiadowca klnie i doszkala kursistę, znającego wprawdzie wyśmienicie schemat bloku, rubryki wykazów wagon. i zestawień kasowych, lecz stremowanego przed pierwszemi wjazdami pociągów i rzeczywistemi zadaniami służby. Kursista widzi swą słabość, często degustuje się i po pewnym dopiero czasie korzysta z wiedzy teoretycznej. Frycowe, któremu ofiarę składa się w każdym zawodzie przed egzaminami, towarzyszy w pierwszych praktycznych krokach kursisty.

Tu stanowczo konieczne są zmiany.

Mojem zdaniem, praktykanta należy na przeciąg 9. miesięcy pozostawić stacji gdzie ma złożyć egzamin telegraficzny i ruchowy. Trzeba wybrać naczelnika wzorowego, zapewnić pomieszczenie i zachęcać do pracy nad sobą. Będzie to stacja III. klasy na ruchliwej linji, silna pod względem handlowym Praktykant każde słowo przepisów znajdzie zastosowane w życiu.—Pozna też zgrubsza służbę handlową, a po skierowaniu na kurs uzupełniający handlowy, nie będzie operował abstrakcjami, lecz każde słowo wykładu padnie na grunt przygotowany do skomplikowanej służby.

Kurs handlowy potrwa 3 miesiące i zwróci stacji urzędnika, który z łatwością rozwiąże trudności służbowe bez oglądania się na pomoc kolegów.

Organa dyrekcyjne po obserwacji praktykanta w 1-szym okresie wyrobią sobie o nim zdanie i biorąc pod uwagę wyniki egzaminów ścisłych, indywidualnie zajmą się praktykantem, przydzielając go na właściwą stację. Jednostki szczególnie uzdolnione przejdą na większą stację i do Dyrekcyj, inne dadzą materjał na zawiadowców, inni wreszcie przejdą do służby handlowej. Tak zechce życie, które ważniejsze jest od wszelkich paragrafów i „programów szkolenia".

Kursa skrócone bez wątpienie dają mniejsze dochody organizatorom. Czy jest to jednak powód do spaczenia celu szkolenia?

Rol-a.

(P. S. Wypadnie jeszcze w przyszłości pomówić o kursach dla praktykantów służby handlowej).

STATYSTYKA

W czasach powojennych poszczególne urzędy otrzymują ciągłe polecenia zestawiania różnych wykazów, czego dawniej przed wojną w tym stopniu nie było. Pracownicy, zajęci danemi pracami, najczęściej nieświadomi są celu owych wykazów, wydaje się im, iż takie prace są zbyteczne, nie rozumieją ważności będących w mowie zestawień, co powoduje, że wykonanie odnośnych poleceń traktuje się niechętnie, często niesumiennie, a nawet lekceważąco. Dotyczący sądzą, iż polecenia tego rodzaju, to albo wymysł dzielnicowy lub pochodzą od ludzi, którzy bez namysłu obciążają urzędy bezcelową robotą.

Zupełnie fałszywe są tego rodzaju opinje i mniemania, usprawiedliwione jednak tem, że interesowani pracownicy w dotychczasowem wychowaniu zawodowem nigdzie nie zetknęli się z wyjaśnieniem, na co potrzeba podobnych wykazów, co dalej z nimi się dzieje.

Lecz nietylko poszczególni pracownicy nie zdają sobie dostatecznie sprawy z celu i ważności tej pracy; nawet w niektórych urzędach istnieją poglądy, iż podobne prace winno się traktować jako uboczne zajęcie, nie wchodzące w zakres działalności urzędu, uważa się tu statystykę za pracę narzuconą, załatwia się ją w miarę możności, a wykonanie jej powierza się często pracownikom, których nie można już użyć do innej roboty i którzy nie mają żadnych kwalifikacyj z dziedziny statystyki.

Spróbujmy więc wyjaśnić, możliwie najzwięźlej, co przedstawia statystyka i jaki jej cel, czem jest ta poważna już dzisiaj umiejętność, a nawet wiedza, nabierająca obecnie coraz większego znaczenia, wnikająca we wszelkie stosunki i w naszych oczach stająca się jedną z ważnych funkcyj państwa.

Przed ujęciem istoty i celu statystyki, należy jednak króciutko naszkicować historyczny jej rozwój.

Statystykę j a k o s z t u k ę z n a n o jeszcze w odległej starożytności, najwcześniej prawdopodobnie w Chinach, następnie w Egipcie (około 2.500 lat przed Chr.) później u żydów, Asyryjczyków, Persów i Greków, mian. w Atenach i Sparcie Wówczas ograniczała się ona, bądź do spisu ludności płci męskiej, bądź do statystyki gruntowej, czasem (jak w Chinach) dotykała finansów, rolnictwa, przemysłu, komunikacji i t. p. Z ludów starożytnych Rzymianie najwięcej rozwinęli statystykę, podnosząc ją do znaczenia, które dopiero w czasach nowożytnych się odrodziło. W Rzymie np. wykształciła się instytucja „censusu". W czasie „lustrum" (t. j. ofiary oczyszczalnej, dopełnianej przez cenzorów za lud rzymski co 5 lat) na polu marsowem, Rzymianin stawał przed cenzorem i pod przysięgą zeznawał swój „nomen", „tribus" i „origo" (imię, oddział wzgl. miejsce zamieszkania i pochodzenia), podając osoby wolne obojga płci, podległe jego „potestas" (władzy) i składał deklarację majątkową, w której musiał wymienić także i niewolników, traktowanych nieosobowo, jako „res" (rzecz). Podobnych cenzorów ustanawiano także i dla obcokrajowców, a za cesarstwa istniały już biura statystyczne, mian. centralne biuro w Rzymie, a prowincjonalne i municypalne rozsiane po imperjum.

W średniowieczu prace statystyczne zanikają, jak się to działo z innemi dziedzinami wiedzy.

W czasach odrodzenia statystyka budzi się do życia i odtąd stale się rozwija, dochodząc do znaczenia nauki. Zrozumiałem, że z powodu zbyt obfitego materjału, rozkwitu tego w feljetonie opisać się nie da. Wspomnieć tylko należy, że potworzyły się różne kierunki (szkoły) statystyczne, na czele których stali wybitni przedstawiciele wiedzy, oraz, iż w obecnych czasach dominuje t. zw. szkoła matematyczna, która rokuje wielki rozwój.

Przy definicji statystyki, musimy sobie zdać sprawę przedewszystkiem z tego, że we wszelkiem życiu i pracy zachodzą bardzo liczne i skomplikowane zjawiska, które jako wykładniki najrozmaitszych przyczyn, nie dałyby się ująć, a niejednokrotnie nawet i spostrzec, gdyby nie ta specjalna nauka.

Posługując się statystyką, potrafimy zestawiać wszystkie te cechy, które charakteryzują dane zjawisko. Czynimy to w ten sposób, iż z ogółu zjawisk staramy się wyłączyć tylko interesujące nas zjawiska życia. Wybrane zjawisko obserwujemy, badamy, porównujemy, wyszukujemy związki przyczynowe, grupujemy w odpowiedni metodyczny sposób, ujmujemy w pewne liczby, mające wskazać wielkość, natężenie i wzajemny stosunek zjawisk, rejestrujemy, opracowujemy wedle ustalonych zasad, nareszcie analizujemy naukowo.

Innemi słowy, statystyka to umiejętność systematycznej obserwacji danych zjawisk, zebranych masowo, dokonywanej wedle stałych prawideł, rejestrowanej, opracowywanej w liczbach i analizowanej podług ustalonych metod. Krótko mówiąc: jest to synteza obserwowanych zjawisk pewnej grupy, wyrażona w kilku formułach matematycznych i paru jasnych opisana słowach.

(C d. n.)

Stanisław Skowron

Zagadnienie Komunikacyjne

(Ciąg dalszy)

Głośną stała się skarga Senatu gdańskiego, przedłożona przed Wysokiego Komisarza Ligi Narodów Grawinę, na pomijanie przez Polskę portu gdańskiego, a budowę, a właściwie już rozbudowę portu w Gdyni, oraz budowę nowych linij kolejowych, zdążających w stronę Gdyni. Senat Wolnego Miasta buntuje się przeciw pomijaniu go przez Polskę, dąsa się i skarży... że Polska pragnie otworzyć sobie własne, bezpośrednie okno do Europy, na świat, do czego skłania ją ekspansja gospodarcza i mocarstwowe jej znaczenie i stanowisko. Aby zrozumieć dokładniej te skargi i dąsy, by pojąć, co jest ich główną przyczyną, a wkońcu wykazać Senatowi W. M. Gdańska, na kogo winien się dąsać i uskarżać, wspomnę pokrótce o tem, o czem dość szeroko rozpisywałem się w „Czasopiśmie“ w roka ubiegłym, mówiąc o rozbudowie polskich portów, a więc i o Gdańsku.

Prusacka logika i krzyżacka buta nie pozwalały i nie pozwalają Gdańskowi na zimne rozumowanie, którego kwintesencją powinno było być od początku istnienia odrodzonej Rzplitej: jak najściślejsze i najsympatyczniejsze współżycie z Polską, z której i kolejami i korytem Wisły płynęło złoto do kieszeni kupców gdańskich i bogactwo do skarbu Miasta. Ta sama buta i pycha nie pozwalała i nie pozwala dotąd wyjawić na zewnątrz myśli, jaką napewne chowa w zanadrzu Gdańsk, gdy wspomina dobre czasy handlu z dawną Rzeczpospolitą, jako miasto portowe Polski, a zarazem czasy przynależności do „Macieży“ niemieckiej, która była dla niego w rzeczywistości w całem tego słowa znaczeniu macochą i po macoszemu go traktowała. Ta sama buta i pycha nie pozwoliła mu mimo dobrze skrywanych chęci na współżycie z Polską od zarania jej powstania, aby się nie narazić macosze Rzeszy na wypadek, gdyby tak „Saisonsstaat“ — Polska przestała istnieć! — I tu wzięły początek w tym nieszczerym stosunku do Rzeczypospolitej owe smutne poczynania Wolnego Miasta od zarania powstania Rzplitej, skargi, pieniactwo na terenie Ligi Narodów, plwanie na wszystko, co polskie, bicie w twarz i obelgi za mowę polską na ulicach miasta, duszenie objawów polskości, walka o „Westerplatte“, lub gwałt o skrzynki pocztowe polskie, ich usuwanie i zanieczyszczanie, stanowisko miasta w roku 1920 w czasie potrzeby bolszewickiej, ścisły kontakt z bolszewią, jak o tem szeroko pisały nawet niedawno dzienniki, zjazdy wszechniemieckie i krzyki, pijane bogactwem z Polski „Deutschland, Deutschland über ales“ i t. d. i t. d.

Czyż może się kto w świecie dzisiaj dziwić, jeżeli Polska, nie rezygnując zresztą wcale z portu gdańskiego, a chcąc w stu procentach wyzyskać ten kawałek „dostępu do morza“, po kilku latach zastanawiania się nad tą dziwną lojalnością Wolnego Miasta, pomyślała o własnem oknie, i to prawdziwie własnem?

I zamiast uderzyć się mocno w pierś, by wypłoszyć z niej krzyżacką politykę nieszczerości, starać się postawić stosunki z Polską na przyjaznej platformie, Senat W. M. Gdańska dąsa się i skarży... owszem twierdzi i usiłuje przekonać Wysokiego Komisarza. że przyłączenie Gdańska do polskiego obszaru gospodarczego nie przyniosło mu spodziewanych korzyści, lecz pogorszyło jego położenie w stosunku do stanu, jaki panował w okresie przynależności Gdańska do Rzeszy niemieckiej, zaś wszystkie jego zarzuty oparte są na tezie: Gdańsk ma jedynie wyłączne prawo w dziedzinie obsługiwania polskiego handlu zamorskiego.

Przypatrzmy się bliżej wywodom Senatu. „Przyłączenie Gdańska do polskiego obszaru gospodarczego nie przyniosło mu spodziewanych korzyści, przeciwnie pogorszyło jego położenie w stosunku do stanu, istniałego w okresie przynależności Gdańska do Rzeszy niemieckiej“. Aby obalić ten wywód, weźmy daty statystyczne. Posłużę się tu danemi z „Przemysłu i handlu“ zeszyt 2 z r. 1929. Według tych dat Gdańsk zajmował przedostatnie miejsce pod względem tonażu w roku 1913, a siódme według ilości statków na wejściu wśród portów niemieckich:

1. tonaż (tys ton. r. u.)		2. Statki na wejściu	
1. Hamburg	14.242	1. Hamburg	16.427
2. Bremerhaven	3.377	2. Szczecin	5.172
3. Brema	2.149	3. Lubeka	4.546
4. Szczecin	2.015	4. Brema	2.876
5. Roztoka	1.553	5. Roztoka	3.711
6. Cuxaven	1.306	6. Sassnitz	3.590
7. Sassnitz	1.266	7. Gdańsk	2.910
		(w tem kutrów i lichtugi)	

8.	Lubeka	1.003
9.	Gdańsk	925
10.	Królewiec	646

8.	Królewiec	2.002
9.	Bremerhaven	1.853
10	Cuxaven	1.787

A weźmy teraz ruch portowy w roku 1927 (porty na Bałtyku):

	Port:	Statki na wejściu: ilość	tonaż (tys. ton. n. rej)
1.	Hamburg z Cuxhaven	21.318	20 596
2.	Gdańsk	6.950	3.900
3.	Brema z Bremerhaven	5.513	7.862
4.	Szczecin	4 123	1 987
5.	Lubeka	4.458	933
6.	Królewiec	1.544	610
7.	Ryga	2.514	1.149
8.	Gdynia	530	423
9.	Kłajpeda	849	430
10.	Tallin	1.504	702
11.	Kilonja	3,404	685
12.	Roztoka	2 972	1.820
13.	Lipawa	835	337
15.	Sassnitz	3.595	1.802

Porównując powyższy stan ze stanem z roku 1913, musimy przyjść do przekonania, że Gdańsk dzięki istnieniu Polski stał się jednym z pierwszych portów na Bałtyku, iż zatem twierdzenie Senatu gdańskiego o gorszem położeniu portu niema najmniejszego uzasadnienia. Jeżeli na dobitek weźmiemy ruch portowy ogólny w Gdańsku w latach 1913 i 1928, przekonamy się tem więcej o kłamliwości tezy Senatu gdańskiego. Oto dowody:

		Ogólny ruch portowy: statków	towarów (ton)
Gdańsk	rok 1913	5.765	2.112.091
	rok 1928	6.168	4.158.136

A teraz ilość bander, zjawiających się w porcie w roku 1913—11, zaś w roku 1928—27 Dodajmy do tego 80 stałych obecnie połączeń ze wszystkiemi portami ważniejszemi w Europie, Ameryce i na Wschodzie, zobaczymy, że skarga Gdańska niema najmniejszego uzasadnienia.

Zatem przyczyną skargi i dąsów, to zawód, że „Saissonstaat“ istnieje i wcale nie myśli o upadku, ale się silnie rowija, to dalej zawiść, iż Polska buduje drugi port Gdynię, i koleje ku niej kieruje, i to koleje tak ważne, że zagraniczne konsorcja w targu o pożyczkę chcą właśnie kolej Górny Śląsk—Gdynia wziąć w zastaw, a wreszcie głęboki żal do samego siebie, który wykłada się jasno Wysokiemu Komisarzowi w formie skargi, że Polska, budująca Gdynię, i pragnąca ponadto twardo oprzeć się na polskiem wybrzeżu, nie chce mieć w Gdańsku jedynego pośrednika (i to drogiego) w handlu zagranicznym.

Gees.

(C. d. n.)

O zaliczenie lat służby

Dwie uchwały W. Zjazdu Delegatów posiadają dla nas—między innemi—bardzo doniosłe znaczenie, a w szczególności:

Uchwała nr. 101 żąda zaliczenia l a t s ł u ż b y w c z a s i e w o j n y p o d w ó j n i e, jak to ma miejsce u wojskowych, zaś uchwała wr. 116 domaga się zaliczenia dyżurnym ruchu s ł u ż b y, s p ę d z o n e j p r z y r u c h u, w s t o s u n k u j e d e n r o k za 18 m i e s i ę c y, co przyznano pracownikom służby konduktorskiej i parowozowej.

Żądanie, wyrażone w 1-szej uchwale, posiada z natury rzeczy pełne uzasadnienie w tem, iż paroletni okres wojenny był tą anormalną fazą życia państw, narodów i społeczeństw, która wymagała od ludzi nadzwyczajnych nieraz wysiłków i poświęcenia w wielu kierunkach. Jeżeli przeważny procent obywateli cierpiał wówczas z powodu zbyt rozlicznych braków, niewygód, niebezpieczeństwa i nędzy, to cóż dopiero mówić o tych, co bezpośrednio tkwili w owej zawierusze świata przez swoją ciężką służbę zawodową, w naszym wypadku kolejową, pełniąc ją czy to pod samym frontem, czy choćby dalej w kraju. Wszak kolejarze przewozili przez kilka lat z rzędu dniem i nocą całe armje po kilkanaście razy z jednego krańca na drugi, a praca ta była wtedy wyjątkowo nad wyraz wyczerpującą Ludzie naprawdę padali z nóg w tym bezustannym zgiełku wojny na dworcach kolejowych, zamienionych niemal w lazarety, gdzie pokotem leżały na noszach dziesiątki lżej czy ciężej rannych żołnierzy, zwożonych wprost z pola bitwy lub odsyłanych z przepełnionych szpitali.

Trud ten, nierzadko istotnie nadludzki, pozostawił też niezatarte ślady na zdrowiu przygniatającej części polskiego kolejarstwa. I jeśli spory zastęp kolejarzy znalazł śmierć bohaterską na wojnie, inni zmarli przedwcześnie z nadmiernego wycieńczenia wskutek mozołów wojennych, to jednak burza wojny nadłamała i zniszczyła zdrowie prawie każdemu, walnie przyczyniając się do skrócenia dni życia

I właśnie dlatego w zupełności uzasadnionym jest postulat zaliczenia lat służby w czasie wojny podwójnie, gdyż kolejarz, sterany wojną, nie będzie poprostu w stanie żyć tak długo, a w każdym razie w takich siłach fizycznych i umysłowych, by mógł doczekać się lepszej przyszłości bodaj na parę lat przed śmiercią. Uwzględniono najsłuszniej ów moment u wojskowych, kierując się ponadto i okolicznością, iż wojskowy narażał swe życ e bezpośrednio na niebezpieczeństwo, co przecież zachodziło także u największej części kolejarstwa. A jeśli żołnierz polski wywalczył nam chlubnie swoją piersią wolną i niepodległą Polskę, to polski kolejarz w tem „magna pars fuit“. Wszak nikt nie zaprzeczy, że kolejarze stanowią, zwłaszcza podczas wojny, drugą obronną armję w Państwie, od której sprawnego działania zależy skuteczny efekt trudów żołnierskich.

Przejdźmy do zaliczenia lat służby dyżurnym ruchu, rok za ośmnaście miesięcy.

Naprawdę dziwnem, jakie względy stanęły na przeszkodzie, iż sprawę tę odnośnie dyżurnych ruchu załatwiono negatywnie. Skoro bowiem służba konduktorska i parowozowa jest zajęciem bezsprzecznie bardzo ciężkiem, to musi się p r z y n a j m n i e j t o s a m o p o w i e d z i e ć o s ł u ż b i e d y ż u r n y c h r u c h u. Za decydujący czynnik do podobnej oceny należy tu chyba uważać nieprzespane noce oraz konieczność ciągłego skupienia i napięcia uwagi w służbie. Więc i dyżurny ruchu co 3 cią wzgl. co 2 gą noc nie śpi, a jeśli chodzi o ów drugi moment, to wszakże dyżurni ruchu pracują bezustannie w silnem podrażnieniu nerwowem, co siły tych ludzi podkopuje i rujmuje przed czasem. Kto był dyżurnym ruchu, szczególnie w stacjach dyspozycyjnych, węzłowych lub na jednotorowych linjach o silnym ruchu, ten potrafi najlepiej rzecz tę ocenić.

Narazie atoli jedynie służbie konduktorskiej i parowozowej przyznano będące w mowie zaliczenie: rok za 18 miesięcy. Uczyniono to pod silnym wpływem i naciskiem wielkich Związków ogólnych, choć Związki te żądały — i słusznie — zaliczenia tego i dla innych jeszcze kategoryj pracowników, i upominają się o to w dalszym ciągu.

Niestety kolejowca — inteligenta traktuje się przy kolei zawsze stokroć gorzej, niż fizycznych pracowników. Liczą się tylko z tym, kto krzyczy a nawet grozi, i o którym się wie, iż posiada siłę i gotów groźbę wykonać. Kto natomiast siedzi cicho, zahukany, zapracowany, odcięty od świata i ludzi w jakiemś zapadłem pustkowiu, któż się zatroszczy o niego?

Oto wyłącznie własna organizacja zawodowa, ale wówczas, jeżeli popiera się ją usilnie na każdym kroku przedewszystkiem moralnie, a równocześnie materjalnie. Poparcie moralne polega na świadomej celu, żywej i czynnej przynależności do Związku, zaś materjalne na chętnem wpłacaniu wkładek członkowskich. Przejściowemi niepowodzeniami nie należy się zrażać, bo sam rozsądek mówi, z jakiemi trudnościami i przeszkodami wypada niejednokrotnie walczyć, aby odrobinę sukcesu osiągnąć. A pozatem żyjemy wszakże nietylko na dziś, lecz i dla przyszłości, której musimy zostawić po sobie pewną spuściznę w postaci jakiegoś dorobku z trudów organizacyjnych.

Celem zatem osiągnięcia maximum tego dorobku pracujmy gorliwie dla dobra własnego Związku.

PORADNIK AWANSOWY

Bardzo dobry i na czasie pojawił się w sierpniowym zeszycie „Czasopisma" artykuł p. t. „Zator awansowy". Artykuł, zdaniem autora optymistyczny, według mnie jest jednak raczej pesymistycznym. Porusza bolączki awansowe, powszechne w kolejnictwie polskiem, ale niestety nie daje żadnych rad i wskazówek na przyszłość. Upomina się wprawdzie o awans automatyczny, ten jednak nie posiada zwolenników tam, gdzie należy, gdzie dla dobra kolejnictwa, oczyszczenia go z protekcjonizmu, nepotyzmu i t. d. mieć ich powinien. Bo dla braku awansu automatycznego dzieją się dziś różne kawały awansowe, o których opowiadają sobie ludzie to głośno, to cicho.

To też koniecznym okazałby się w obecnych warunkach i stosunkach poradnik awansowy, któryby zalecał ogółowi kolegów stosowanie pewnego rodzaju taktyki przy zdobywaniu stanowiska. Poradnik taki stanowiłby w „Czasopiśmie" osobną rubrykę. Doświadczeni koledzy lub dobrzy obserwatorzy życia kolejowego, słaliby do poradnika własne spostrzeżenia i uwagi, bardzo nieraz przydatne mało obrotnemu ogółowi członków, a może mniej byłoby wśród nas niezadowolenia i narzekań. Podobny poradnik dawałby o wiele więcej czytelnikowi, aniżeli najlepszy o nędzy naszej artykuł. Spróbujmy podać przykłady.

Weźmy np pytanie: Czy możesz otrzymać Kolego VII. grupę uposażenia? Nastąpiłoby wyjaśnienie: VII. grupy uposażenia dziś łatwo nie zdobędziesz, gdyż na tyle i tyle miejsc w etacie tej grupy jest takie i takie przekroczenie, przypuśćmy 100 proc. — Są też oszczędności, poskreślano normy, lub zarezerwowano je dla wyższego wykształcenia.

Wobec tego VII. grupa jest dla mnie nieosiągalną aż do przejścia w stan spoczynku? W zasadzie tak, jednak niech żywi nie tracą nadzieji. Istnieją sposoby zdobycia VII. grupy. Ale jakie?

I tak w formie pytań i odpowiedzi doprowadziłoby się kolegę do zrozumienia, że chcąc z maturą dostać VII. grupę uposażenia, winien postarać się o wpływy, któreby odpowiednio podziałały na znalezienie dla pupila „normowanej VII-ki". Jakiś przecież pretekst i pokrycie faktycznego stanu być musi. A jakże! Inaczej Związki by interweniowały, zrobiłby się krzyk, pisanoby w gazetach. A poco to wszystko!? Najpierw tedy normowane miejsce, potem cokolwiek cisza, a wreszcie 1 stycznia, czy 1 lipca masz śliczną niespodziankę, a raczej należny ci awans, VII-ą grupę uposażenia. Na tem miejscu inni koledzy mogliby dołożyć szereg swych spostrzeżeń, aby kandydatów na VII-e grupy należycie i wszechstronnie pouczyć, a może Dzienniki Zarządzeń Dyrekcyj przestałyby być smutną lekturą dla członków Związku — maturzystów.

Ktoś inny mógłby znów podać odmienny sposób zdobycia — i to po kilku latach służby VII. grupy uposażenia. Potrafiłby opowiedzieć np. zabawną historyjkę o pewnym młodzieńcu, który chciał równocześnie złożyć maturę, skończyć „uniwerek" i być przy kolei. Młodzieniec taki, przyjęty na P. K. P. jako sezonowa, nieegzaminowana siła biurowa, spełniająca czynności czy to telegrafisty, czy pisarza i t. p., w każdym razie płatne, uprawiał naukę w wolnych chwilach, póki nie został magistrem, czy doktorem praw. W międzyczasie powoli tytuł jego przepoczwarzał się na... nieetatowy pracownik, prowizoryczny adjunkt, czy asesor referendarski, aż wreszcie po 7 lub 8 latach służby na P. K. P. młodzieniec ów stał się referendarzem w VII gr. Możeby niejeden maturzysta, mający dawno etatowe stanowisko, pod którym taki młodzieniec zaczął mizerną karjerę na P. K. P., począł się dziwić i pytać, azali to prawda? Otrzymałby wtedy słuszną odprawę, iż młodzieniec ten wyprzedził go w awansie, jako iż jest prawnik i ma prawo! A jeśliby mu się jeszcze widziała krzywda, należałoby dopowiedzieć: Skoro miałeś ochotę osiągnąć w tak krótkim czasie VII grupę uposażenia, należało wstąpić w ślady będącego w mowie młodzieńca, a nie „chodzić" po maturze tylko do kolei.

Podając powyższe wzorki poradnika awansowego, przysięgam, że nie miałem na myśli ani żadnej Dyrekcji ani żadnego pracownika kolejowego. Zanim jednak nadejdą do „Poradnika" prawdziwe historyjki, należało coś zmyślić, ot dla przykładu, więc i zmyśliłem! A kto chce wierzyć, że to prawda, niech wierzy....!

Perversus

Jeżeli Ci się

„CZASOPSMO"

podoba, powiedz o niem Kolegom, jeżeli Ci się nie podoba — napisz

REDACJI.

ŻYCIE ZWIĄZKU

Wycieczka Z. U. P. na Polesie i Wileńszczyznę

Z niekłamaną radością przychodzi napisać parę słów o powyższej wycieczce. Wycieczka tak poważna, trwająca 10 dni, miala trzy główne cele na oku. Pierwszym — to poznanie tej połaci kraju, jego przyrodzonego piękna, opisanego przez wielu naszych pisarzy, ziem opiewanych przez poetów, a osobliwie przez A. Mickiewicza. Drugim celem była chęć poznania kolegów z Dyrekcji radomskiej, a zwłaszcza wileńskiej i zacieśnienie z nimi węzłów koleżeństwa. Wreszcie rozchodziło się o kontakt członków-związkowców z członkami Związku w Wilnie. Innych korzyści, jak np. poznania kolejowych urządzeń technicznych w Dyrekcji radom. i wil. i t. d. nie wyliczam.

Aby wymienionym celom odpowiedzieć, należało skrupulatnie opracować plan wycieczki. Wielkie zainteresowanie wycieczką objawił i wszechstronną służył jej pomocą Dyrektor K. P. w Krakowie, inż. M. Gronowski, który m. i. specjalnemi listami do Dyrektorów K. P. Radom i Wilno polecał wycieczkę opiece tych Dyrektorów a wkońcu zaszczycił kierownika wycieczki reprezentacją Dyrekcji w drodze, by wycieczka nie doznawała trudności w osiągnięciu celu. W miłem też poczuciu wdzięczności za łaskawie ofiarowane nam poparcie, wyrażamy za to Panu Dyrektorowi K. P. w Krakowie, inż. M. Gronowskiemu serdeczne na tem miejscu podziękowanie.

Na zastępcę kierownika wycieczki kol. Gądek przybrał sobie Prezesa Okręgu Krak. Kol. Jana Nalepę, który był równocześnie dzielnym skarbnikiem. Na sekretarza Kol. Tustanowskiego Jana, zbierającego zapiski na podkład do niniejszego artykułu. Wszyscy ci trzej Koledzy występowali zawsze wobec władz jako kierownictwo wycieczki. Obowiązki fotografa spełniał z własnej pilności kol. Skupień M., zawiad. stacji Goleszów wraz z synami, Zbychem i Leszkiem. Dzięki im, uczestnicy wycieczki będą mieli w rękach obszerny album pamiątkowy, pełen efektownych zdjęć okolicznościowych. Obowiązek redaktora spadł na kolegę G.

Dzięki uprzejmości władz kolejowych, Wydziału Ruchu (Kierownik działu A. Kubiczek), Mechanicznego (Kierownik działu A. Grabczak) i zast. zawiadowcy stacji Kraków (J. Szelichowski) wycieczka otrzymała dwa dobrze urządzone wagony pulmanowskie I. i II. kl. i wyjechała w wesołym nastroju z Krakowa wraz z rodzinami dnia 2 lipca o godz 18.15 W Krakowie przyłączyli się koledzy z linji i z D. O. K. P. Katowice, a nadto kol. z Tarnowa i Bobowej.

Po 6-ciu godz. jazdy pociąg posp. znalazł się na dworcu we Lwowie dnia 3 lipca o godz. 0.10, skąd przy sprzyjającej pogodzie ruszono o 6.45 przez Krasne i Brody ku Zdołbunowu.

Tu przyjęli wycieczkę przedstawiciele Dyrekcji radomskiej w osobach Delegatów p.p.: Bolesława Kuleszy, kontrolera ruchu i zawiadowcy stacji Równe, Bogdanowicza Emila, oraz zawiadowcy stacji Zdołbunów Rudkowskiego Stanisława, zast. rew. stacji Fiałkowskiego Stan. i kierownika eksped. towar. Kotowskiego Józefa. Po wstępnych powitaniach i wzajemnem zapoznaniu, uczestnicy wycieczki udali się do bufetu I. i II. kl. na znakomicie przygotowany obiad. Podczas obiadu przygrywała muzyka kolejarzy. Po obiedzie zwiedzono urządzenia dworcowe, bardzo interesującą przestawnię wagonów z toru szerokotorowego na normalny, przyczem oglądano park kolejowy polski i bolszewicki. Poznano też częściowo miasto, które powstało z osady kolejowej. Jest tam stosunkowo mały jeszcze procent Polaków.

Nadszedł czas odjazdu do Równego, gdzie stanęliśmy około godz. 15 tej. Wycieczce towarzyszyli delegaci Dyrekcji radomskiej aż do Sarn. Delegaci D. O. K. P. Radom zaopiekowali się nami nadzwyczaj serdecznie, dlatego zyskali wśród uczestników najszczersze sympatje.

W Równem powitali wycieczkę reprezentanci kolejnictwa i Magistratu Miasta Równego. Delegat Rady Miasta, inż. Eugeniusz Pióro Dembiński przywitał przybyłych w zastępstwie nieobecnego burmistrza miasta i wręczył żonie kierownika wycieczki piękny bukiet róż. Z przedstawicieli miejskich wymienić ponadto należy sekretarza Magistratu Świerczowskiego Tadeusza i intendenta Mag. Pszczółkina Włodzimierza. Z pracowników kolejowych wyszczególnić wypada Prezesa „Strzechy Kolejowej“ Radziejowskiego Aleksandra oraz dowódcę straży kolejowej Gągólskiego Hipolita.

Po powitaniach wycieczka udała się w towarzystwie delegatów miasta samochodami Magistratu na zwiedzenie miasta, t. j. kościołów, soboru, kaplicy cmentarnej (starożytna) parku miejskiego, strzelnicy, a wreszcie ruin zaniedbanego, spalonego już po wojnie, zamku XX. Lubomirskich. W czasie oprowadzania po mieście, delegaci miasta wyrazili żal, że wycieczka tak krótko zatrzymuje się w Równem, gdyż był zamiar oprowadzić wycieczkę po okolicach, przyczem planowano wyjazd autobusami do przepięknie położonego historycznego Krzemieńca. Podziękowano tedy Panu Dembińskiemu za tak daleko posuniętą uprzejmość, poczem wycieczka wybrała się do pięknego parku kolejowego. Tam miała sposobność — również przy dźwiękach muzyki — przyglądać się próbnemu alarmowi straży pożarnych, kolejowej i miejskiej, wykonujących popisy. Z kolei odbyła się w ogrodzie kolejowym fotografja, następnie zwiedzano „Strzechę Kolejową“.

Gromadząc szybko po sobie następujące wrażenia ubiegłego dnia podróży, uczestnicy wycieczki udali się następnie do wagonów. Tu w towarzystwie delegatów D. O. K. P. Radom odbyła się serdeczna pogawędka i nastąpiło pożegnanie, i odjazd o godz 21.55 z Równego. Żegnani przez delegatów miasta i przedstawicieli miejscowego kolejnictwa, dziękując za tyle objawów serdeczności wszystkim, których trudno wymieniać, ruszyliśmy w dalszą drogę do Pińska przez Sarny, Łuniniec. W Sarnach kierownictwo wycieczki rozstało się z delegatami D. O. K. P. Radom, dziękując im serdecznie za okazaną życzliwość i staropolską gościnność.

Dzień 4 lipca Zaglądające poprzez okna wagonów promienie słońca zbudziły uczestników wycieczki na dworcu w Pińsku Tutaj przybył z wycieczką osobnym wagonem doczepionym w Łunińcu, delegat D O. K P Wilno inż Chmielewski Marjan, kierownik działu, oraz naczelnik Oddziału drogow. Łuniniec inż. Wierzbicki Józef wraz z małżonką, która nie zwracając uwagi na niewygody podróży, raczyła razem z mężem poświęcić cały dzień

wycieczce, zyskując serca wszystkich swojem nader uprzejmem obejściem.

Omówiwszy plan na dotyczący dzień, przestawiono wagony z wycieczką do przystani w Pińsku, skąd po przeniesieniu promem na drugi brzeg rzeki Piny, udaliśmy się w towarzystwie delegatów Dyrekcji, zawiadowcy stacji Maliszewskiego i jego zastępcy Wasilczuka Teodora do osadzonej na wodzie restauracji ,,Ligi morskiej i rzecznej" na śniadanie. Po śniadaniu o godzinie 9'00 wyruszyliśmy przygotowanym statkiem ,,Gdynia" na objazd po rzece Pinie i do wioski Horodyszcze, rozkoszując się czarami natury poleskiego krajobrazu. By malowniczo odtworzyć to, cośmy tam czuli i przeżyli, odsyłam czytelników do powieści ukochanej przez świat polski Rodziewiczówny.

Po półtoragodzinnej jeździe, przybyliśmy do Horodyszcza, zataczając krąg na jeziorze, przez które przepływa rzeka Pina. Horodyszcze, to wioska poleska na wyniosłym pagórku. Roztacza się z niej obszerny widok na rozlaną rzekę Pinę, jej boczne odnogi, bagna, łąki i sitowia. Około dwie godziny poświęciliśmy na zwiedzanie wsi, domków Poleszuków, zetknięcie się z ludem, oraz na poznanie starego, sięgającego XVII wieku, murowanego kościoła pobenedyktyńskiego, ozdobionego od wewnątrz malowidłami z życia świętych tego zakonu

Powrotna droga wśród śpiewów młodzieży i starszych zakończyła się wyśmienitym obiadem w restauracji ,,Ligi morsk. i rzecz." Po wspólnej fotografji na stopniach obszernej werandy, wyszliśmy na zwiedzanie miasta. Miasto -- nieledwie kilkunasto tysięczne ze stolicą biskupią, pięknym kościołem pojezuickim, przemysłowe, o charakterze domków parterowych z ogródkami i tonące wśród drzew owocowych, dość miły przedstawia widok.

Zmęczeni i przesyceni wrażeniami dnia chętnie odpoczęliśmy wreszcie w wagonach, spędzając resztę pozostałego czasu w Pińsku przyjemną pogawędką z delegatami Dyrekcji i zawiadowcą stacji. O godzinie 20'25 opuściliśmy Pińsk. W Łunińcu pożegnał nas inż. Wierzbicki wraz z małżonką, zaś inż. Chmielewski, który towarzyszył wycieczce już stale w jazdach po Dyrekcji wileńskiej, zdążał z nami przez Baranowicze do ziem, owianych poezją A. Mickiewicza — do Nowogródka.

O godzinie 6'05 dnia 5 lipca przybyliśmy do Nowojelni. Tu oczekiwała wycieczkę delegacja Dyrekcji wileńskiej w osobach inż. Eligiusza-Grabowskiego, naczelnika Wydziału Zasobów Dr. Królewskiego Wacława, naczelnika Wydziału Sanitarnego i referenta Wydz. Zasobów, st. asesora Bandurskiego Wacława. O godz. 8'30 wyjechaliśmy w towarzystwie wymienionych, oraz inż. Chmielewskiego do Nowogródka, gdzie zawitaliśmy po dwugodzinnej jeździe.

O takim krajobrazie marzył i do takiego tęsknił nasz Wieszcz Adam, na jaki spoglądaliśmy w piękny i słoneczny lipcowy ranek z okien wagonów kolejki. Wreszcie zobaczyliśmy z oddali białe mury i czerwone dachy Nowogródka, miasta wojewódzkiego, a za chwilę znaleźliśmy się już na stacji, witani przez tamtejszego zawiadowcę stacji. Zaraz też rozpoczęliśmy zwiedzanie. Wyśmienitym Cicerone i znawcą zresztą wogóle pomników historycznych Wileńszczyzny, okazał się inż. Grabowski, miłośnik wszystkiego, co polskie. Wycieczka zwiedziła ruiny zamku nowogródzkiego z czasów Gedymina, zbudowanego na specjalnie usypanem, wysokiem, obronnem wzgórzu, starożytny kościołek farny, wzniesiony u stóp zamku, z dwoma kaplicami z XVII. wieku, w którym był obraz Matki Boskiej (znajdujący się dziś w bolszewji), opisany w inwokacji „Pana Tadeusza", dalej nowy kościół farny, zbudowany przez Krzysztofa Chodkiewicza, w którym ks. dziekan Wenckiewicz Jan pokazał nam oryginał metryki chrztu śp. Adama Mickiewicza (12/II 1799 r.), znajdujący się w tym właśnie kościele. Po drodze do danego kościoła farnego oglądaliśmy dworek z czasów Mickiewicza, a wreszcie domek Mickiewicza (nowy dom zbudowany na wzór starego na jego fundamentach), gdzie Wieszcz zamieszkiwał. Na tle domku dokonał kol. Skupień zdjęcia grupy wycieczkowej. — Po spożyciu obiadu w kasynie urzędniczem, udaliśmy się autobusami nad Świteź, „by będąc w nowogródzkiej stronie, przypatrzeć się jezioru"... Po przeszło godzinnej jeździe wśród pól i lasów, stanęliśmy „wśród boru" i pobiegliśmy wprost nad jezioro, wkoło lasami otoczone, by powtórzyć sobie w duchu legendę, cudnie przez wieszcza Adama opisaną. Po ochłonięciu z pierwszego wrażenia, część wycieczkowców używała kąpieli w jeziorze, część rozeszła się po lesie, otaczającym jezioro, niektórzy zaś, bardziej może wrażliwi na działanie potężnego ducha Mickiewicza, trwali nad jeziorem w tęsknej zadumie, łowiąc z szumem fale jeziora i głębiny odgłosy, które skłoniły Wieszcza do napisania tak wspaniałego poematu o Świtezi.

Po tak emocjonującym pobycie nad Świtezią, stanęliśmy o godz. 19'50 na dworcu w Nowojelni. Opuściliśmy wagony kolejki wązkotorowej, by odpocząć we własnych wagonach, utrwalić w pamięci zebrane wrażenia i przygotować się na odebranie nowych. O godzinie 23.00 wycieczka wyruszyła w dalszą drogę przez Lidę do Wilna.

(C. d. n.)

STANISŁAW GĄDEK
Wiceprezes Zarządu Gł. Z. U. P.

Wycieczki Krakowskiego Koła Z. U. P.

do Pałacu Sztuki, na Wawel i do Lasu Wolskiego

Zarząd tutejszego Koła, pragnąc ułatwić kolegom zapoznanie się ze sztukami plastycznemi, z różnymi kierunkami malarstwa które Stanisław Ignacy Witkiewicz nazywa największą ze Sztuk, urządza systematyczne wycieczki na każdą wybitniejszą wystawę Towarzystwa Przyjaciół Sztuk Pięknych. Należy podkreślić, że koledzy darzą te wycieczki rosnącem stale zainteresowaniem. Objaw to korzystny i łatwo zrozumiały, albowiem Sztuka jest — jak pisze Witkiewicz—w pewnym sensie narkotykiem, podobnie jak n. p alkohol Każdy, kto pije, chce się cieszyć. Tak więc alkohol jest środkiem wywoływania stanu przyjemnego podniecenia, tak samo Sztuka stanowi środek do spotęgowanego przeżywania życia osobistego Różnica między Pięknem a alkoholem polega na tem, że alkohol, jakkolwiek pije się go dla wesołości, wzbudza często coś wręcz przeciwnego, a Piękno — o ile raz pojęło się je—wywołuje zawsze to samo: potęguje poczucie osobowości a jako drugorzędny skutek potęguje wszystko, co jest psychiczną treścią człowieka.

W niedzielę 15 czerwca b. r. zwiedziliśmy w Pałacu Sztuki „Jubileuszowy Salon", w którym bierze udział 11 artystów malarzy, rzeźbiarzy i grafików z całej Polski. Tę niezwykle bogatą i ciekawą wystawę widziało około 20% członków naszego Koła wraz z rodzinami. Byli koledzy

z Krakowa z kol. Bulsiewiczem na czele, oraz koledzy, mieszkający poza Krakowem, jak: Prezes Z. Ok kol. Nalepa z Dąbia, kol. Redlich z Wieliczki i i.

Wystawa obecna, będąca brylantowemi godami Towarzystwa ze społeczeństwem polskiem, odbiła się szerokiem echem po kraju, Ze wszystkich stron, nawet najdalszych, nadesłano eksponaty. Z uwagi na szczupłość miejsca, ustalono jako maksimum dla każdego artysty wystawienie trzech prac. Zasada ta umożliwiła tylu artystom wzięcie udziału w wystawie. Nie siląc się na analizę czy syntezę wystawy, zaznaczyć trzeba, że zareprezentowano na niej różne kierunki i prądy, starsze i prawie najnowsze. W środkowej sali widzieliśmy trzy obrazy prof Pautscha: Studjum baby huculskiej w czerwonej guni, portret rzeźbiarza Popławskiego w białym kitlu. z żółtą chustą na szyji i portret młodej damy w pozie leżącej na czerwonem tle japońskiego wachlarza. Wszystkie trzy tworzą mocne arkody barwne i zwracają uwagę zdecydowaną jedrnością malarską. Obok Pautscha zawieszono obraz Weissa: „Pokojówka", który — jak się wyraził kol. Bulsiewicz — jest prawdziwym majstersztykiem malarskim.

Zatrzymaliśmy się dlużej przy obrazach: Mehoffera, Czajkowskiego i Filipkiewicza, Hoffmana, Aksentowicza, Malczewskiego, Grotta, Skoczylasa, przy świetnych portretach kobiecych A. Karpińskiego i i. Szereg rzeżb, rozstawionych na środku głównej sali i pod ścianami, przyczynia się do urozmaicenia wystawy. I tak: Trzy rzeźby H. Kuny, jednego z najzdolniejszych plastyków Warszawy, dalej piękna „Wenus" S. Popławskiego, dwie doskonałe głowy w bronzie A. Miszewskiego, wreszcie rzeźby w drzewie Dunikowskiego i Raszki.

Po zwiedzeniu „Salonu Jubileuszowego" udaliśmy się na Wawel, gdzie w skrzydle wschodniem, w kilku salach parterowych, urządzono wystawę zabytków sztuki i kultury XVI. wieku, dla uczczenia 400-ej rocznicy urodzin Jana Kochanowskiego. Wystawa ma na celu zapoznanie społeczeństwa z charakterem artystycznym epoki, w jakiej żył i tworzył poeta. Eksponatów dostarczyły muzea, osoby prywatne, Uniwersytet Jag. Akademja Umiejętności, kościoły, cechy i t. p. Przegląd zebranych tam zabytków dał nam ogólne pojęcie o sztuce i kulturze epoki Kochanowskiego. Widzieliśmy bogaty sprzęt rycerski, jak: pancerze, hełmy, szable pamiątkowe, rapiry, puginały, następnie liczne portrety, tkaniny, wśród których osobny dział stanowią arrasy; dalej oznaki władzy: jak: laska marszałkowska z monogramem Zygmunta Augusta, buława Jana Zamojskiego, 2 buzdygany i i. Jednym z najcenniejszych zabytków jest wielka chorągiew Zygmunta Augusta, po raz pierwszy wystawiona w Krakowie, po odzyskaniu jej z Rosji. Z wystawionych przedmiotów zwracają jeszczę uwagę: puhary oryginalne w kształcie winnych gron, pawia, czy okręciku, bogate zastawy stołowe, majolikowe

---

ROBERT KAPA — Stryj,

Z okna wagonu kolejowego

Panorama Polski współczesnej

(fragmenty turystyczno-krajoznawcze)

(ciąg dalszy)

TURKA nad STRYJEM

Pejsaż linji kolejowej Sambor-Sianki zaczyna zaciekawiać już od pierwszego tunelu pod Busowiskiem. Trasa kolei prowadzi rzeczywiście malowniczo i romantycznie, nie dziw więc, że szlak ten należy do rzędu najwięcej pod względem wzrokowym dających i zajmujących szlaków: Chabówka-Zakopane, Sowy Sącz - Muszyna - Orłów - granica czechosłowacka, Nadwórna Delatyn-Worochta-Woronienka-Stryj-Ławoczne Beskid, oraz Sambor-Sianki.

Pod Strzyłkami krajobraz daje sielankowe motywy cerkwi ruskich, rozścielonych co kilka kilometrów nad okolicą przybrzeżną Dniestru. Cerkwie te, nieraz bardzo malowniczo położone, rażą jednak przeładowaniem i zbyt wielką ilością napuchłych sinych kopuł. O wiele sympatyczniej i harmonijniej dla oka malarza obserwatora przedstawiają się prostolinijne, barwne, wdzięczne lub strzeliste wieże kościółków lub cerkwi w okolicy Zagórza-Liska-Chyrowa, mniej baniaste i mniej wymuszone. — Przejeżdżamy kilka dluższych tuneli. Za Jasienicą rozściela się przed nami panorama górska, jak z bajki. Grzbiety górskie tworzą niejako rajską kotlinę-głębię, którą opanowywuje po wysokim nasypie i kilku okazale rozpiętych wiaduktach szlak kolejowy.

Tu chce się znowu żyć i oddechać, tu chwalić przyrodę, piękno i Boga! Pociąg nabierając dumnie rozmachu, pnie się po cudnych łukach nasypu, mostów i wiaduktów, pozostawiając zieleniejące kotliny, łąki i hale, umajone górskiem kwieciem i żółciejącemi z oddali domkami letników. W Jaworze biegnie szlak brzegiem rzeki Dniestru na dziale wód pomiędzy Dniestrem a Stryjem. Na górze kopulasta cerkiewka a nad nią sine obłoki. Nad łagodnemi brzegami Dniestru widać wszędzie, może nawet za gęsto jak na posiadane przez nas bogactwo leśne, skrzypiące i rzępolące tartaki i tartaczki. Tuż za stacją, już za jej zwrotnicami czeluść zakopconego tunelu. Za chwilę tunel się kończy, światło przeziera; wjeżdżamy znowu z łoskotem na most żelazny, tym razem już na rzece Stryju. Przebywamy wielką polanę, przeciętą jasną drogą górską, a za nią pociąg wpada znagła po raz wielokrotny w gardło duszące tunelu Turczańskiego i wypływa majestatycznie na olbrzymim, kilkaset metrów mającym kamiennym białym wiadukcie kolejowym w Turce nad Stryjem, rozpiętym na wysokości dwudziestukilku metrów nad miastem.

Jeśli jest ktoś w Rzeczypospolitej, coby tego rodzaju panoramą, jak widok z wiaduktu kolejowego na wstęgę Stryja i całe kolorowe miasteczko górskie, tak charakterystyczne w swej masie, typie i barwie jak Turka n/S., miasteczko powiatowe o pomięszanym typie ludności i strojach, nie zainterosował się, dla takiego to obywatela nie pozostaje już nic innego, jak siedzieć i „sterczeć" w domu.

Panoroma Turczańska jest jedną z najwięcej zajmujących i barwnych. Przemawiają tutaj wszystkie akcesorja obrazu, spotykanego w czasie jazd kolejami, a mianowicie: Pejsaż czysto górski, szeroki horyzont, niezamącony topografją lub stokami, koloryt żyjącego miasteczka o typie regjonalnym, czysto górskim, gdzie strój Łemka górskiego i małomiasteczkowego cieśli przeplata cząsto hałat starozakonnych pejsowatych kupców-handlarzy i żywo roześmiana, brunatna, opalona twarz Rusinek w zgrzebnych koszulach, jadących z kobiałkami okrakiem na koniu. A do tego wstęga Sryja, cerkiew unicka z baniami na wzgórzu, oraz „palące fajki" szczytu Berda, Pikula, Lizi i Doboszówki, z paszczą sterczącego nad kolosalnym wiaduktem również wielkiego swoim ogromem tunelu kolejowego!

Czegóż tu trzeba więcej? Gdzie pomieścić można jeszcze więcej szczegółów malarskich? Czyż do tego krajobrazu Polski Południowej, płonącego w świetle sierpniowego popołudnia, można coś jeszcze dodać? Chyba już nic! Obraz i tak przeładowała sama przyrodal

C. d. n.

półmiski, wreszcie warcaby wraz z warcabnicą, będące pamiątką po królu Stefanie Batorym. Kamienie do gry dają portrety grających: Stefana Batorego i kanclerza Jana Zamoyskiego.

Urządzeniem tej wystawy zajęło się Towarzystwo miłośników historji i zabytkow Krakowa.

c. d. n.

WILNO

Dnia 8 lipca b.r. otwarto w WILNIE w obecności Wiceprezesa Zarz. Gł. kol. GĄDKA STANISŁAW. A nowy t.j, siódmy z rzędu Okręg Z.U.P. Prezesem Z. O, wybrano kol. WORONIECKIEGO BRONISŁAWA,

Szczegółowe sprawozdanie w najbliższym zeszycie.

S. p. JERZY JANDA

Z szeregu członków Z. U. P. ubył śp. JERZY JANDA, naczelnik Wydziału Ruchu w Katowicach. Do Związku należał od chwili powstania Zarządu Okręgowego Z.U.P. w Okręgu katowickim, t. j. od roku 1925. Po ustąpieniu pierwszego prezesa Z.U.P. w Katowicach, ofiarowywano Mu nawet godność prezesa Zarz. Okręgowego, czego nie mógł przyjąć ze względu na ówczesną konjunkturę w DOKP, nieprzychylną u góry dla Związku.

Na swem wysokiem stanowisku odnosił się zawsze życzliwie do członków Z.U.P., nie czynił nigdy różnic dzielnicowych, odznaczając się wielkim taktem i sprawiedliwością, nacechowaną wyrozumiałością w odnoszeniu się do podwładnych. Dlatego też nie miał żadnych przeciwników, a powierzenie Mu, po mianowaniu p. Wąsika wicedyrektorem Kolei Państwowych, stanowiska naczelnika Wydziału Ruchu, powitano z zadowoleniem tak w Dyrekcji jak na przestrzeni.

Był to jeden z nielicznych wyższych urzędników pruskich, który nie zatracił poczucia swej polskości, gdy zaś wybiła godzina zadecydowania, po czyjej stronie należy się wypowiedzieć, nie zawahał się ani chwilę, ale natychmiast stanął do pracy dla Polski. Brał czynny i wybitny udział w organizowaniu i skupianiu się kolejarzy polskich na Górnym Śląsku; musiał też uchodzić przed prześladowaniem Niemców do Poznania wzgl. Leszna, skąd wrócił, by w Radzie Kolejowej w Szopienicach z niebezpieczeństwem życia organizować kolejnictwo śląskie. Po trzeciem powstaniu znowu tułał się w Kongresówce i Poznańskiem, ażeby wrócić za rządów Koalicji i nadal kontynuować pracę w Radzie Kolejowej już w Katowicach, gdzie doczekał się upragnionego objęcia Górnego Śląska przez władze polskie.

W 10-tą rocznicę wybuchu 2-giego powstania, po krótkiej stosunkowo chorobie, jakiej nabawił się przypadkowo, zmarł w sile wieku, osierocając żonę i córkę.

Cześć jego pamięci!

Zarząd Główny Z.U.P. składa na tej drodze wyrazy głębokiego współczucia dla rodziny oraz kondolencję dla Zarządu Okręgowego w Katowicach.

Lambold

Wynalazek polski w kolejnictwie

Na Międzynarodową Wystawę Komunikacji i Turystyki w Poznaniu przybył świeży eksponat, będący prawdziwą chlubą polskiej techniki w dziedzinie kolejnictwa. Jest to stawidło parorozdzielcze dla maszyn zawodowych systemu znanego wynalazcy w dziedzinie mechanizmów parorozdzielczych, Aureljusza Jendrusika. Mechanizm ten, dzięki swej niebywałej prostocie i wskutek tego uproszczeniu maszyny parowej, a równocześnie dzięki idealnym zaletom, o których niżej, staje się mechanizmem prawdziwie epokowym, mogącym wprowadzić poważny przewrót w kolejnictwie

Mechanizm parorozdzielczy systemu Aureljusza Jendrusika. jest bez kulis i mimośrodów, odpadają przy nim ekscentryki, rykury, by pass'y i tp. Składa się on z wału rozrządczego, na którym umieszczone są tarcze o powierzchniach cylindrowych z niewielkiemi wygarbieniami jednakowej wielkości. Napęd wału rozrządczego otrzymuje się od osi napędnej lub wiązarowej zapomocą niezwykle prostego mechanizmu, który łączy wał rozrządczy z osią napędną. Wał rozrządczy umieszczony jest w panwiach skrzyni zaworowej i wzdłuż osi nie przesuwa się wcale Również i rolki toczące się po nim, stoją po jednej, linji dzięki czemu cały mechanizm posiada niezwykle prostą konstrukcję i łatwą do obsługi. Każdy cylinder przy tym mechaniźmie posiada cztery zawory, to jest dwa wlotowe i dwa wylotowe. Zawory te sterowane są od obrotu wału rozrządczego, przyczem początek odkrycia wylotu pary jest stały i niezależny od napełnienia pary, jak również i kompresja pary.

Przy mechaniźmie tym odpadają skomplikowane części ruchome przy podwoziu, używane przy wszystkich typach lokomotyw kulisowych, niepotrzebne są również smary, których się używa przy suwakach dla pary przygrzanej. Maszyna z tym mechanizmem wygląda już na pierwsze wejrzenie jako niezwykle prosta w swej konstrukcji i odbijająca tą właśnie prostotą od wszystkich istniejących typów lokomotyw. Podczas, kiedy przy normalnej lokomotywłe kulisowej, jak naprz. widzimy na ilustracji przy maszynie Tr. 11. ruchome części przy podwoziu mechanizmu rozrządczego są niezwykle skomplikowane i grożące każdej chwili zepsuciem, bądź przez złamanie, lub pęknięcie czy też zatarcie zwyczajne, nawet od zwykłego ziarnka piasku, lokomotywa z mechanizmem parorozrządczym systemu Jendrusika, nie posiadająca żadnych części skomplikowanych przy swem podwoziu w rozrządzie pary, jest idealnie prosta i wskutek tego pewniejsza, silniejsza, wytrwalsza i ekonomiczniejsza pod każdym względem. Prostota jej konstrukcji daje możliwość rozwinięcia większej szybkości, bez obawy zepsucia się w drodze, a ponieważ wlot pary odbywa się stopniowo, bo od 5% do 90%, ekonomja w pracy staje się oczywista, zarówno w parze, jak i w paliwie. Maszyna ta jest ekonomiczniejsza również w remoncie, jak również dłuższy bez porównania jej żywot w stosunku do wszystkich istniejących typów maszyn bieżnych jest z góry zapewniony.

Zalety mechanizmu systemu parorozrządczgo Aureljusza Jendrusika są poprostu niezwykłe i nie daje się nawet w przybliżeniu wszystkie ogólnie wymienić. Dość wspomnieć, że każdy z istniejących typów lokomotyw ma to do siebie, że maszyna parowa może być unieruchomiona przy najmniejszem uszkodzeniu jakiegokolwiek walika, któ-

Stacja ....

WPan ....

Używanie poczty kolejowej dozwolono Reskryptem MK. nr. 378/25.

Wysyłający „Czasopismo' winien zgiąć zeszyt trzykrotnie, końce założyć o siebie tak, by adres był dla rozdawcy widoczny.

rych jest spora ilość. Niebezpieczeństwo takiego uszkodzenia przy lokomotywie Jendrusika nie istnieje prawie wcale. Maszyna jest naprawdę w pracy i w użyciu przy każdych warunkach najzupełniej pewna i może uchodzić za maszynę bez konkurencji na całym świecie.

Wystawiony eksponat wzbudził na W. K. T. ogromne, powszechne zaciekawienie. W dniach 27 i 28 lipca eksponat ten oglądał z ogromnem zajęciem min. komunikacji, a wraz z nim szereg wybitnych osobistości z naszego kolejnictwa i świata technicznego. Jest to rzeczywiście jeden z najciekawszych eksponatów na obecnej wystawie Komunikacyjnej w Poznaniu, a prawdziwa sensacja dla ludzi, interesujących się dziedziną pary i kolejnictwem. Ministerstwo Komunikacji żywo interesowało się wynalazkiem i mechanizm ten znajdzie wkrótce zastosowanie na lokomotywach P. K. P.

Genjalny wynalazek polski opatentowany jest na wszystkie kraje i spodziewać się należy, że w niedługim czasie ściągnie na siebie uwagę wszystkich kół zainteresowanych zarówno ze świata technicznego, jak i właścicieli wielkich fabryk parowozów w kraju i zagranicą.

Następny zeszyt „Czasopisma" wyjdzie normalnie dnia 15 września b. r. jako dwutygodnik.

REDAKCJA.

ODPOWIEDZI REDAKCJI.

1) „Oszczędności przy przelaniu etatów z Wydz. Doch. do Wydz. Ruchu" ewentualnie w następnym zeszycie.

2) O.P.G. i L. (ciąg dalszy) w najbliższym zeszycie.

Do Zarządu Głównego Z. U. P.

we Lwowie.

Poczuwam się do miłego obowiązku złożyć serdeczne podziękowanie za umożliwienie mi oraz mojej rodzinie 4-ro tygodniowego pobytu w Krynicy, przez przyjęcie mnie do Willi „Kotwicz" na miesiąc lipiec b. r.

Pomieszkanie tam było wygodne i dobre, oraz wikt był pod każdym względem bardzo dobry.

Z koleżeńskiem pozdrowieniem pozostaję

Maks Blumenstock

St. referend. i Zawiadowca stacji Oświęcim

ZAMIANA

Kol. BŁOŃSKI EDWARD, adj. ze st. SARNY, DOKP. Radom, pełniący tam służbę ruchu, posiadający mieszkanie w domach kolejowych Nr. 25, złożone z 3 pokoi i kuchni, zamieni się za równorzędne stanowisko z którymś z kolegów lwowskich lub stanisławowskich. Zgłoszenia i warunki uprasza się kierować pod adresem wyżej wskazanym.

Baczność Koledzy Okręgu WILEŃSKIEGO!

Celem umożliwienia regularnego dostarczania „Czasopisma" prosimy o wszelkich zmianach miejsca stałego pobytu zawiadomić Kol. **Woronieckiego Bronisława**, R. S. P. R. O. I. Wilno.

Zarz. Gł. Z. U. P.

Wydawnictwo Zarządu Głównego „Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych".

PISMO REDAGUJE KOMITET.

Podkomitety redakcyjne we Lwowie, Krakowie, Stanisławowie, Katowicach, Poznaniu i Gdańsku.

Redakcja i administracja: Lwów, ul. Kętrzyńskiego 32, **telefon 49-89.** - Konto czekowe P. K. O. Nr. 152.887.

Drukarnia Kresowa Lwów, Zimorowicza 14. Telefony 7-40, 53-79. Redaktor odpowiedzialny: **Wacław Łukaszkiewicz**